

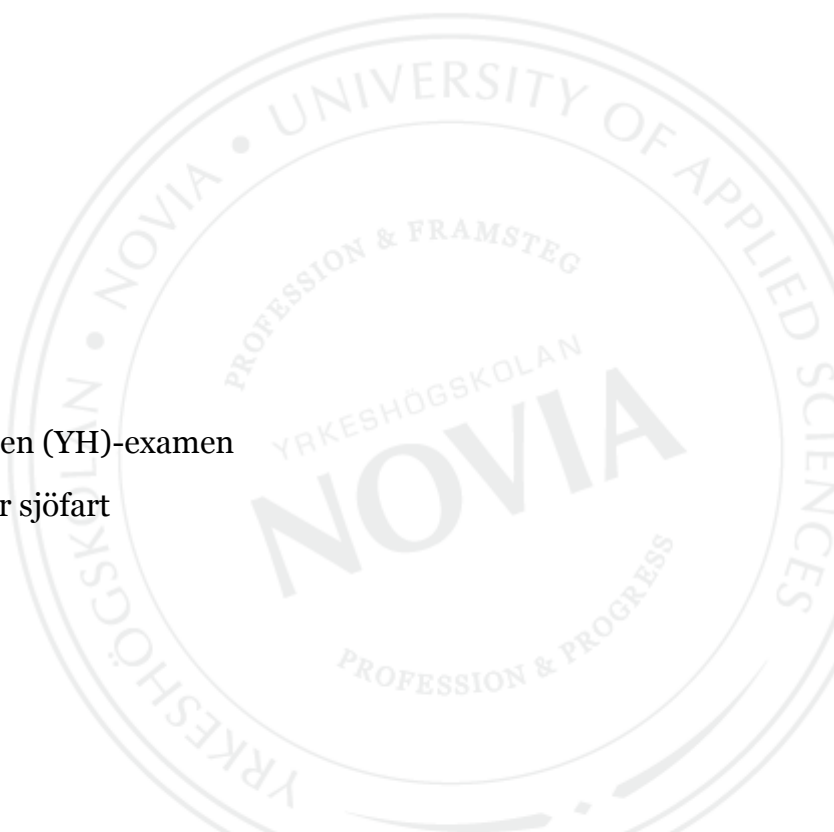
Toisen asteen vahtiperämiesten koulutuksen ja harjoittelun toteutuminen Suomessa

Jari Virtanen

Examensarbete för Sjökapten (YH)-examen

Utbildningsprogrammet för sjöfart

Åbo 2015



OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Jari Virtanen

Koulutusohjelma ja paikkakunta: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Turku

Suuntautumisvaihtoehto/Syventävät opinnot: Sjökapten YH

Ohjaaja: Jami Toivonen

Nimike: Toisen asteen merenkulun koulutuksen toteutuminen Suomessa Manillan STCW-sopimuksen mukaisesti. Muutokset koulutusohjelmaan, harjoitteluun, sekä niiden käytännön toteutuminen.

Päivämäärä 01.12.2015

Sivumäärä 48

Liitteet 4

Tiivistelmä

Suomen merenkulun koulutus on jo pidempään ollut murrosvaiheessa. Toisen asteen merenkulun koulutus ei ole täyttänyt kansainvälisen STCW-sopimuksen vaatimuksia harjoittelumäärien osalta.

Toni Salo tutki opinnäytetyössään ”Uudet STCW-vaatimukset merenkulun koulutuksessa – Koulutuksen toteutuminen miehityssopimusten vaatimuksissa” (2012) suomalaista merenkulun koulutusjärjestelmää ja sitä, miten nämä vaatimukset tullaan jatkossa huomioimaan koulutusta järjestettäessä. Hän ei kuitenkaan saanut asiaan varsinaista ratkaisua, koska muutoksista ei ollut saatu vielä päätöksiä aikaiseksi.

Oma lopputyöni tarkastelee koulutusjärjestelmän muutosta, kehitystä ja harjoittelun toteutumista tämän hetkisessä tilanteessa toisen asteen vahtiperämiesten koulutuksen osalta. Olen perehtynyt voimassa oleviin lakeihin, kansainvälisiin sopimuksiin sekä tutkinut jo olemassa olevia aiheeseen liittyviä julkaisuja. Lisäksi haastattelujen avulla on tarkoituksena selvittää eri toimijoiden kokemia haasteita ja parannusehdotuksia.

Opinnäytetyöni on tilaustyö Suomen varustamot ry:lle, joka on elinkeino- ja työmarkkinapoliittinen edunvalvontajärjestö, johon kuuluu 25 kotimaista varustamo.

Kieli: suomi

Avainsanat: Koulutus, harjoittelu, tutkinto, vahtiperämies, STCW

Opinnäytetyö on saatavilla joko ammattikorkeakoulujen verkkokirjastossa Theseus.fi tai kirjastossa

EXAMENSARBETE

Författare: Jari Virtanen

Utbildningsprogram och ort: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Åbo

Inriktningsalternativ/Fördjupning: Sjökapten YH

Handledare: Jami Toivonen

Titel: Förverkligande av Manila STCW-avtalet på andra utbildningsnivå i sjöfart i Finland. Förändringar i utbildningen, praktik, liksom deras praktiska förverkligande.

Datum 01.12.2015

Sidantal 48

Bilagor 4

Abstrakt

Sjöfarts utbildningen i Finland har redan en längre tid varit i förändring. Andra stadie utbildningen i sjöfart har inte uppfyllt kraven i de internationella STCW konventionen gällande praktikdagar.

Toni Salo granskade i sitt examensarbete "Uudet STCW-vaatimukset merenkulun koulutuksessa – Koulutuksen toteutumisen miehityssopimusten vaatimuksissa" (2012) Finlands sjöfartsutbildning och hur dessa krav kommer att beaktas när utbildningen organiseras i framtiden. Men han kom inte till någon verklig lösning, eftersom beslut om ändringar ännu inte hade gjorts.

I mitt examensarbete undersöker jag utbildningssystemets förändring, utveckling och förverkligande av praktik i nuvarande situation inom andra stadie vaktstyrmans utbildning. Jag är bekant med gällande lagar, internationella överenskommelser, och jag har undersökat de befintliga publikationerna. Dessutom har jag klart intervjuer avsedda att finna upplevelser av olika aktörer i utmaningarna och förslagen till förbättringar.

Mina avhandling är skriven på uppdrag av Rederierna i Finland rf, som är en ekonomiska och arbetsmarknadspolitiska intressebevakningsorganisation som omfattar 25 inhemska rederier.

Språk: Finska

Nyckelord: Utbildning, praktik, examen, vaktstyrman, STCW

Examensarbetet finns tillgängligt antingen i webbiblioteket Theseus.fi eller i biblioteket

BACHELOR'S THESIS

Author: Jari Virtanen

Degree Programme: Degree Programme in Maritime Studies, Turku

Specialization: Bachelor of Marine Technology

Supervisor: Jami Toivonen

Title: Upper secondary education attainment shipping in Finland in accordance with the STCW Manila Agreement. Changes in the education program, training, as well as their practical realization.

Date 01.12.2015

Number of pages 48

Appendices 4

Summary

In Finland maritime education has already been in transition for a long time. Secondary level maritime education has not fulfilled the requirements of the international STCW Convention.

Toni Salo in his thesis, "Uudet STCW-vaatimukset merenkulun koulutuksessa – Koulutuksen toteutuminen miehityssopimusten vaatimuksissa" (2012) studied the Finnish maritime education and training and how these requirements will be taken into account when organizing the education. However, he did not come to any real solution, because the decisions of changes had not yet been taken.

My thesis examines the educational system change, development and training in the implementation of the present circumstances in secondary level education for OOW's. I am familiar with the existing laws, international agreements, as well as I have examined the existing related publications. In addition, interviews are intended to find experiences, challenges and suggestions for improvement by different actors.

This thesis was commissioned by the Finnish Shipowners' Association, which is a trade association with an interest in industrial and labour market policies. It's members include 25 domestic shipping companies.

Language: Finnish

Key words: education, training, degree, OOW, STCW

The examination work is available either at the electronic library Theseus.fi or in the library

Sisällysluettelo

1 Johdanto	1
1.1 Tavoite	1
1.2 Ongelmanasettelu	2
1.3 Rajaus	2
1.4 Menetelmät ja tutkimusmetodit	2
1.5 Aikaisemmat tutkimukset ja julkaisut	3
2 Toisen asteen merenkulun koulutus Suomessa	3
2.1 Opiskelijamäärät ja myönnetyt pätevyyskirjat	4
2.2 Koulutuksen tavoitteet	6
2.3 Koulutuksen rahoitus	7
2.4 Uudet tutkintotodistukset	7
2.5 Ohjattu harjoittelu	8
2.6 Nuoria työntekijöitä koskeva erityissäännös	9
2.7 YT-pätevyys	10
2.8 Harjoittelumyly	10
2.9 Ammattikoulutus ja ammattikorkeakoulutus	11
3 Kansainväliset sopimukset	11
3.1 STCW yleissopimus	12
3.2 Vahtiperämiehen pätevyyskirjan vaatimukset	14
3.3 Lisäpätevyystodistukset ja niiden uusiminen	14
4 Haastattelut	16
4.1 Uuden koulutusohjelman mukainen harjoittelun toteutuminen	17
4.2 Harjoittelun laatu	17
4.3 Erilaisen harjoittelun hyväksyminen	22
4.4 Kurssien hyväksyminen	25
4.5 Kadettijärjestelmä	26
4.6 Harjoittelumyly toiminta	29

4.7 Nuorten harjoittelu ja työskenteleminen	32
4.8 YT-pätevyyksiin tarvittava harjoittelu.....	33
4.9 Ammattikoulutuksen rahoitusmalli	36
4.10 Ammattikoulutuksen ja ammattikorkeakoulutuksen jako	37
5 Yhteenveto.....	40
6 Työn tarkastelu	43
Lähdeluettelo.....	45
LIITTEET	48
Määritelmiä	LIITE 1
Vahtiperämiehen tutkinnon 180 osp minimisuoritusvaatimukset	LIITE 2
Esimerkki vahtiperämiehen harjoittelupäivien hyväksymisestä	LIITE 3
EMSA:n huomautukset	LIITE 4

1 Johdanto

Merenkulun koulutus Suomessa omaa pitkät ja kansainvälisesti arvostetut puitteet. Suomessa toisen asteen merenkulun koulutusta järjestetään neljällä paikkakunnalla; Kotkassa, Maarianhaminassa, Raumalla sekä Turussa. Kaikilla paikkakunnilla järjestetään myös ammattikorkeakoulutasoista opetusta.

Uusia kansainvälisiä säännöksiä ja määräyksiä tulee melko usein merenkulkua koskien. Osa uudistuksista on helposti toteutettavissa, osa taas vaatii laajempia uudistuksia koko koulutusjärjestelmään. Yksi haasteellisimmista uudistuksista toteuttaa on toisen asteen koulutuksen perämiestason harjoittelun toteutuminen tavoitteellisen kolmen vuoden koulutusajan puitteissa.

Suomi on saanut jo vuonna 2011 huomautuksia koulutuksen epäkohdista EMSA:lta (European Maritime Safety Agency), jossa todetaan mm. Suomen koulutuksen olevan sopimuksien vastaista, koska harjoittelumäärä ei toteudu täysimääräisesti. EMSA:n huomautukset ovat esitetty liitteessä 4. Toni Salo on pohtinut lopputyössään ”Uudet STCW-vaatimukset merenkulun koulutuksessa – Koulutuksen toteutus miehityssopimusten vaatimuksissa” (Salo 2012) koulutuksen muutoksia, mutta varsinaista ratkaisua ei ole löytynyt.

1.1 Tavoite

Tavoitteeni opinnäytetyössäni on perehtyä miten suomalaiset merenkulkuun vaikuttavat tahot kuten varustamot, oppilaitokset, opetushallitus, Trafi sekä harjoittelumylly ovat pystyneet muuttamaan merenkulun toisen asteen vahtiperämiesten koulutusta kansainvälisten vaatimusten mukaiseksi. Kohtaavatko vaatimukset Suomen oman lainsäädännön kanssa, sekä mitä muutoksia on tehty käytännössä ja mitkä ovat näiden suorat tai epäsuorat vaikutukset koulutuksen kestoon tai mielekkyyteen. Tavoitteena on lisäksi tuoda esiin ratkaisuehdotuksia eri haasteisiin haastattelujen kautta. Liitteessä 1 on selvennetty työssäni käyttämiä lyhenteitä.

1.2 Ongelmanasettelu

Ongelmanasettelu pohjautuu muutamaan olennaiseen lähtökohtaan:

- miten harjoittelumäärää on pyritty lisäämään
- miten harjoittelun laatua on pyritty parantamaan
- toimiiko harjoittelumyly siten, kuten sen on tarkoitus toimia
- miten YT-pätevyyksiin tarvittava harjoittelu on huomioitu koulutuksessa
- tulisiko ammattikoulutus eriyttää selkeämmin ammattikorkeakoulutuksesta
- mitä haasteita koulujen rahoitus aiheuttaa koulutuksen järjestäjille

1.3 Rajaus

Opinnäytetyöni on rajattu koskemaan toisen asteen merenkulun koulutusta sekä harjoittelua ja niiden muutoksia Suomessa. Käyn läpi koulutukseen tehtyjä uudistuksia ja siihen edelleen liittyviä ongelmia. Pääasiassa käsittelen kansipuolen vahtiperämiesten koulutusta, siihen liittyvää lainsäädäntöä ja kansainvälisiä vaatimuksia.

1.4 Menetelmät ja tutkimusmenetelmät

Opinnäytetyössäni olen käyttänyt jo olemassa olevia aiheeseen liittyviä tutkimuksia. Lisäksi olen perehtynyt voimassa olevaan lainsäädäntöön sekä haastatellut aiheeseen liittyviä toimijoita. Pääpainoa opinnäytetyössäni edustavat eri toimijoiden haastattelut.

1.5 Aikaisemmat tutkimukset ja julkaisut

Toni Salo, 2012 (*Uudet STCW-vaatimukset merenkulun koulutuksessa – Koulutuksen toteutus miehityssopimusten vaatimuksissa*)

Justus Berg, 2015 (*Kadettsystemet – Har kadettsystemet blivit nödvändigt i finsk sjöfart?*)

Riku Anttila & Tapani Salmenhaara, 2011:5 (*Merenkulkualan koulutuksen tila ja kehittämistarpeet*)

Markku Karkama, 1999 (*Merille kouluun – Meripalvelus ja koululaivat kansipäällystön koulutuksessa vuodesta 1874 toiseen maailmansotaan*)

Markku Karkama, 2002:12 (*Merenkulun ohjatun harjoittelun (työssäoppimisen) toteutukseen ja laatujärjestelmien toimivuuteen liittyvä tutkimus toisen asteen ammatillisissa perustutkinnoissa ja ammattikorkeakouluissa*)

OPH:n rahoittama tutkimushanke, 2015 (*HAKKE – Merenkulkualan työssäoppimisen resurssien kehittäminen*)

2 Toisen asteen merenkulun koulutus Suomessa

Merenkulun toisen asteen koulutusta järjestetään Suomessa neljässä oppilaitoksessa. Nämä ovat:

- Axxell Utbildning Ab Aboa Mare, Turku
- Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto, Kotka
- Länsirannikon koulutus Oy WinNova, Rauma
- Ålands Gymnasium, Maarianhamina

Kaikista näistä kouluista valmistuu mm. vahtiperämiehiä ja tällä tutkinnolla voi hakeutua jatkokoulutukseen joko ammattikorkeakouluun tai yliopistoon. Lisäksi jokaisella edellä mainituista paikkakunnista on myös merenkulun ammattikorkeakoulu, joista valmistuu sekä merikapteeni, että ylikonemestareita. Merikapteenikoulutuksen välivaihe on vahtiperämiehen pätevyys, jota voi hakea Liikenteen turvallisuusvirastosta (Trafi), kun tarvittavat operational levelin opinnot ja riittävä ohjattu harjoittelumäärä ovat suoritettu.

2.1 Opiskelijamäärät ja myönnettyt pätevyyskirjat

Merenkulkumattoihin koulutettavien henkilöiden määrä on Suomessa suhteellisen suuri suomalaisen kauppalaivaston kokoon nähden. Opetushallitus julkaisee kaksi kertaa vuodessa tilastot ammattikoulujen opiskelijamääristä. Kevään tilastot perustuvat 20. tammikuuta tilanteeseen ja syksyn 20. syyskuuta tilanteeseen. Oheiseen taulukkoon olen koonnut tiedot merenkulun toisen asteen opiskelijamääristä vuosilta 2012-2015. Ålands Gymnasiumin tilastoja ei ollut saatavilla, joten tilanne kattaa Manner-Suomen opiskelijat.

Taulukko 1. Merenkulun toisen asteen koulutuksen opiskelijamäärät 2012-2015.

Vuosi	Kevät 2012	Syksy 2012	Kevät 2013	Syksy 2013	Kevät 2014	Syksy 2014	Kevät 2015
Koulutuspaikka							
Kotka	143	163	159	169	149	149	165
Rauma	193	199	183	191	178	194	182
Turku	131	110	108	108	108	117	112
Yhteensä	467	472	450	468	435	460	459

(OPH).

Keskimääräisesti laskettuna ammatillisen puolen kouluissa on noin 450 merenkulkualan opiskelijaa vuosittain. Kolmen vuoden nimelliskestoajan mukaan valmistuneita olisi *teoreettisesti* vuosittain noin 150 kappaletta. Tilastosta ei ollut saatavilla erittelyä kansi- ja konepuolen opiskelijoista, mutta oletusarvoisesti paikat jakautuvat suurin piirtein tasan, eli kansipuolelta valmistuu noin 75 opiskelijaa vuosittain, näistä noin 2/3 suorittaa vahtiperämiehen tutkinnon, mikä tarkoittaa 50 opiskelijaa. Tässä lukemassa ei ole mukana

Ahvenanmaan toisen asteen koulutuksen suorittaneita. Lisäksi ammattikorkeakouluista valmistuu merikapteeneja, joiden koulutuksen välivaihe on vahtiperämiehen pätevyys.

Taulukko 2. Merikapteenin tutkinnon opiskelijamäärät 2009-2014.

Vuosi	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Koulutuspaikka						
Kotka	178	172	187	151	173	186
Maarianhamina	129	140	141	140	137	112
Rauma	204	207	217	152	152	139
Turku	249	279	289	282	296	303
Yhteensä	760	798	834	725	758	740

(Tilastokeskus).

Keskimäärin vuosina 2009-2014 merikapteeniopiskelijoita on ollut vuositasolla 770 kappaletta. Tämä määrä jaettuna koulutuksen nimelliskestoajalla (4,5vuotta) tekee *teoreettisesti* vuotuiseksi valmistuvien määräksi noin 170 kappaletta. Taulukoissa 1 ja 2 ei ole huomioitu opintonsa keskeyttäneiden määrää, vaan tilastot perustuvat opiskelijamääriin.

Taulukko 3. Trafín myöntämät vahtiperämiehen ja merikapteenin pätevyyskirjat 2010-2015.

Vuosi	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (31.10. asti)
Pätevyyskirja						
Vahtiperämies	111	100	121	75	83	71
Merikapteeni	61	54	52	41	44	35

(Trafi/Lundström).

Talukossa kolme on esitetty Trafín myöntämien pätevyyskirjojen määrä vuosina 2010-2015 (31.10. asti). Tutkinnon suorittaneiden määrä ei tarkoitaakaan suoraan pätevyyskirjojen myöntämistä. Keskimäärin vuosina 2010-2014 myönnettiin 98 vahtiperämiehen pätevyyskirjaa ja 50 merikapteenin pätevyyskirjaa, eli yhteensä 148 pätevyyskirjaa vuosittain. Opiskelijamäärien mukaan laskettu vuosittainen *teoreettinen*

keskiarvo valmistuneille merikapteeneille ja vahtiperämiehille on 220 kappaletta, sekä lisäksi toisen asteen tutkinnon Ahvenanmaalla suorittaneet.

Pätevyyskirjan saamiseksi edellytetään tietty määrä työskentelyä tietyssä toimessa aluksella tai riittävän harjoittelumäärän täyttyminen. Vaikka koulutuksen aikana ei työkokemusta kertyisikään riittävästi seuraavan tason pätevyyskirjoihin, näkyvät nämä henkilöt tilastoissa myöhemmin myönnettyjen pätevyyskirjojen osalta, eivätkä näin ollen aiheuta tilastoon vääristymää. Myönnettyjen pätevyyskirjojen määrän ja laskennallisen valmistuvien määrän epäsuhdasta voidaankin päätellä, että kaikille opiskelijoille ei löydy työpaikkaa päällystöpuolelta ja näin ollen koulutettavien määrä on suhteessa liian suuri. Tätä päätelmää tukee myös tilasto kasvavasta työttömyysmäärästä vesiliikenteen päälliköiden ja perämiesten osalta.

Taulukko 4. Vesiliikenteen päälliköiden ja perämiesten työttömyysaste Suomessa vuosina 2012-2015.

Vuosi	Kesäkuu 2012	Kesäkuu 2013	Kesäkuu 2014	Kesäkuu 2015
Alle 50 v.	68	73	86	104
Kaikki	138	152	153	195

(TE-keskus).

2.2 Koulutuksen tavoitteet

”Ammatillisten tutkintojen tulee perustua työelämän osaamistarpeisiin ja tutkintojärjestelmän tulee muodostaa selkeä ja johdonmukaisen kokonaisuus, joka tukee koko tutkinnon suorittamista, opintojen joustavaa suorittamista ja elinikäistä oppimista. Lähtökohtana on, että ammatillinen peruskoulutus antaa opiskelijalle vahvan ammattitaidon, joka mahdollistaa nopean työelämään siirtymisen sekä laaja-alaisia ammatillisia ja elinikäisen oppimisen valmiuksia.” (OKM 2012).

”Kansipäällystön osaamisalan (vahtiperämies) suorittanut osaa toimia vahtipäällikkönä komentosillalla. Hän osaa ohjata laivaa turvallisesti kansainvälisten sääntöjen mukaisesti. Hän osaa käyttää komentosillan laitteita ja toimia oikein hätätilanteissa, pelastuslautalla ja -veneessä, antaa ensiapua ja johtaa palonsammutusta. Lisäksi hän osaa hoitaa laivan radioasemaa.” (Opintopolku 2014).

2.3 Koulutuksen rahoitus

Ammattikoulutuksen rahoitus perustuu tällä hetkellä suurelta osalta opiskelijamääriin. Koulutuksen rahoitusta ollaan uudistamassa samalla, kun tutkinnon perusteet avataan kokomaisuudessaan tarkasteluun. Oppilaitos saa rahoitusta ammattiopintoihin periaatteella 3+1 vuotta. Eli kolmen vuoden rahoitus saadaan opiskelijasta ”automaattisesti” ja mikäli opiskelija ei valmistu koulutuksen nimelliskestoajassa, niin koulutuksen järjestäjä voi hakea rahoitusta yhdeksi lisävuodeksi. Tämän jälkeen rahoitus loppuu.

2.4 Uudet tutkintotodistukset

Ammatillisena peruskoulutuksena suoritettava perustutkinto muodostuu ammatillisista tutkinnon osista (135 osaamispistettä), yhteisistä tutkinnon osista (35 osaamispistettä) ja vapaasti valittavista tutkinnon osista (10 osaamispistettä). Ammatillisen perustutkinnon laajuus on 180 osaamispistettä. (Opintopolku 2014) Uusimman koulutusohjelman mukaan (voimassa 1.8.2015 alkaen) merenkulun perustutkinto jaetaan neljään eri vaihtoehtoon. Nämä ovat:

- Kansi- ja konekorjauksen osaamisala
- Sähkökäytön osaamisala
- Kansipäällystön osaamisala
- Konepäällystön osaamisala

Kansipäällystön tutkinnon minimivaatimuksia on selvennetty tarkemmin liitteessä 2.

2.5 Ohjattu harjoittelu

Ohjatuksi harjoitteluksi hyväksytään pääasiassa vähintään 500GT ulkomaanliikenteessä olevalla aluksella tapahtuva ohjattu harjoittelu. Tähän säännökseen on kuitenkin olemassa poikkeus ja harjoittelua voidaankin hyväksyä osittain myös muualla tapahtuvana harjoitteluna. Esimerkki harjoittelun suorittamisesta on esitetty liitteessä 3.

”Ohjattu harjoittelu voidaan osittain suorittaa yhdellä tai useammalla seuraavalla tavalla kansiosastossa edellyttäen, että harjoittelu kirjataan hyväksytyyn ohjatun harjoittelun seurantakirjaan:

1. enintään kuukauden mittainen simulaattorissa saatu hyväksytty koulutus
2. enintään kahden kuukauden mittainen koulualuksella suoritettu harjoittelu
3. enintään kuukauden mittainen jäänmurtajalla kotimaanliikenteessä suoritettu harjoittelu
4. enintään kuukauden mittainen purjealuksella suoritettu harjoittelu
5. enintään kahden kuukauden mittainen koulutus varusmiesajalta.” (Trafi).

”Kaikille pakollisiin tutkinnon osiin ja kansipäällystön osaamisalaan sisältyy yhteensä vähintään 63 osaamispistettä ohjattua harjoittelua. Koska miehityasetuksessa edellytetään, että vahtiperämiehen pätevyyskirjan myöntämiseen tarvitaan vähintään 12 kuukautta ohjattua harjoittelua osana vahtiperämiehen koulutusta, opiskelijalle tai tutkinnon suorittajalle on pyrittävä järjestämään mahdollisuus laajentaa yksilöllisesti tutkintoaan yli sen nimellisaajuuden siten, että ohjattua harjoittelua kertyy yhteensä vähintään 12 kuukautta” (OPH 2014, s. 202).

Käytännössä tämä siis tarkoittaa, että harjoittelun määrä vahtiperämiestason pätevyyskirjaan ei täyty kolmen vuoden opintojen aikana. Ammattikoulujen rahoitus nykyisessä muodossaan aiheuttaa lisääjän myöntämisen pätevyyskirjan saamiseksi kouluille haasteita.

Harjoittelun laadusta löytyy myöskin parantamisen varaa. Haastatteluissa tulee esille osin samoja asioita, mitä jo Markku Karkaman 2002 tehdyssä tutkimuksessa on havaittavissa. Vaikka tutkimus on tehty ennen harjoittelumyllyn perustamista ja Manilan muutoksia vuonna 2010, niin sekä opiskelijoiden, että laivojen harjoitteluvastaavien toimesta toivottiin parempaa kommunikointia koulun ja harjoittelualuksen välillä.

”Usea opiskelija suositteli **ohjattuun harjoitteluun liittyvän tiedotuksen** tehostamista, erityisesti koulutusyksiköstä laivalle ja varustamoon suuntautuvan tiedotuksen osalta. Muidenkin kuin harjoitteluvastaavan olisi hyvä tietää laivalla, mistä harjoittelussa on kysymys, jotta harjoittelijoilta ei heti odotettaisi taitoja, joita koulutuksessa ei ole vielä käsitelty.” (Karkama 2002, s. 95)

”Osalla harjoitteluvastaavista oli myös **tiedotukseen** liittyviä parannusehdotuksia. Koulutusyksiköiden välistä vuorovaikutusta tulisi lisätä – laivalla tarvitaan tarkat listat henkilöistä ja päivämääristä sekä yhteyshenkilöistä. Harjoittelijalta tarvitaan myös tiedot hänen opintosuunnastaan, opintojensa vaiheesta ja ammattitiedoistaan; kyseisen vastaajan mielestä näitä tietoja joudutaan tiedustelemaan tällä hetkellä harjoittelijalta. Koko laivaväelle pitäisi antaa yleisinformaatiota harjoittelusta, jotta ymmärrys kasvaisi ja kielteinen asenne vähenisi.” (Karkama 2002, s. 97)

On hienoa huomata, että ainakin osaan asioista on kuitenkin pyritty löytämään erilaisia ratkaisumalleja, kuten tiedotuksen parantaminen alukselle lähetettävän yksilöllisen harjoittelukirjeen muodossa, sekä harjoittelupaikkojen jakaminen harjoittelumylllyn toiminnan kautta.

2.6 Nuoria työntekijöitä koskeva erityissäännös

Rahtialuksilla työtä tehdään usein vahtivuoroissa. Vahtijärjestelmiä on monenlaisia, mutta käytetyin lienee vuorottelu, jossa vahdinpito jaetaan kolmeen osioon, 00-04 ja 12-16, 04-08 ja 16-20 sekä 08-12 ja 20-00. Nuoria työntekijöitä koskee laki, joka osaltaan haittaa omalla ajalla, kuten kesälomalla suoritettavaa palkallista työskentelyä. Nuoria työntekijöitä koskeva pykälä on lisätty merityöaikalakiin 1. maaliskuuta 2001 alkaen.

”Alle 18-vuotiaalle työntekijälle on annettava vähintään yhdeksän tunnin yhtäjaksoinen vuorokautinen lepoaika. Nuorta työntekijää ei saa pitää työssä kello 24:n ja 05:n välisenä aikana, ellei kysymys ole nuoren koulutukseen liittyvän harjoitusohjelman suorittamisesta.” (Merityöaikalaki 1976/296 §9b, mom.1)

Tämä on osaltaan hyvä asia, ettei nuoria laitettaisi töihin keskellä yötä ja riittävä lepoaika olisi taattu. Käytännössä kuitenkin normaalilla vahtivuorojärjestelmällä nuoria ei palkata töihin ellei kyseessä ole ohjattu harjoittelu, josta ei tarvitse maksaa palkkaa. Uusimmat työntekijät ajavat pääsääntöisesti 00-04 ja 12-16 vahtia, sekä myöskään riittävä yhtämittaisen lepoajan määrä ei täyty. Olisikin syytä pohtia tulisiko MLC sopimusta ja sitä

kautta lakia muuttaa siten, että kesälomalla työskentely olisi käytännössä mahdollista myös alle 18-vuotiaalle ammattikouluopiskelijalle.

2.7 YT-pätevyys

Aikaisempaan koulutusohjelmaan kuului myös ns. YT-pätevyys. Koulutus oli hieman laajempi ja harjoittelua tarvittiin vähemmän. Näin ollen pätevyyskirjojen vaatimukset tulivat täyteen sekä kansi-, että konepuolen osalta. Tämä tarkoittaa sitä, että kaikki vahtimiehinä sekä konevahtimiehinä toimivat olivat pätevyystodistuksen mukaan kelpoisia kumpaankin tehtävään.

Uuden tutkintojärjestelmän mukaan valitaan toinen seuraavista tutkinnon osista; kansivahtimiehen tehtävät 10 osp tai konevahtimiehen tehtävät 10 osp. (Opintopolku 2014) Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että YT-pätevyyskirjoja ei käytännössä ole enää mahdollista suorittaa normaalin koulutusajan puitteissa. YT-pätevyyden merkitys on ollut suuri varsinkin suomalaisen pientonniston keskuudessa.

2.8 Harjoittelumylly

Ennen harjoittelumyllyä oppilaitosten omat harjoitteluvastaavat olivat itse yhteydessä eri varustamoihin harjoittelupaikkojen saamiseksi opiskelijoille. Tämä oli kuitenkin työlästä ja aiheutti päällekkäistä työtä sekä harjoitteluvastaaville, että aiheutti lisätyötä myös varustamoille.

Harjoittelumylly on järjestelmä joka perustettiin koordinoimaan harjoittelupaikkoja eri koulujen välillä. Aluksi toimintaa pyöritettiin oman toimen ohella Suomen varustamot ry:n toimesta. Vuonna 2015 harjoittelumylly eriytettiin omaksi yhdistyksekseen nimeltään Merenkulun Harjoittelumylly ry ja sen toimintaa koordinoi täysipäiväisesti siihen palkattu henkilö. Haastattelut osiossa käsitellään eri toimijoiden kehitysehdotuksia harjoittelumyllyn toimintaan liittyen.

2.9 Ammattikoulutus ja ammattikorkeakoulutus

Ammatillisen koulutuksen kesto on tällä hetkellä nimellisiaajuudeltaan kolme vuotta myös vahtiperämiesten osalta. Mikäli koulutuksen rakenneuudistuksessa siihen lisätään 30 osaamispistettä, tulee sen nimelliskesto olemaan jatkossa 3,5 vuotta. Voidaankin pohtia, että onko vahtiperämiehiä jatkossa mielekästä kouluttaa toisella asteella, sillä suurin osa merille jäävistä ammattikoulutuksen suorittaneista vahtiperämiehistä jatkaa joka tapauksessa ammattikorkeakouluun suorittamaan merikapteeniopintoja. Mikäli ammattikorkeakoulututkintoihin saataisiin tulorahoituksen perustaksi osatutkinnot, niin tämä selkeyttäisi osaltaan päällystön koulutusjärjestelmää. Tämänlainen koulutusmalli vähentäisi vahtiperämiesten määrää ja sitä kautta vaikuttaisi myös harjoittelupaikkojen laadun paranemiseen.

Nykyiset kone- ja kansikorjausmiesten sekä sähkömiesten tutkinnot voitaisiin säilyttää ennallaan ja kansi- ja konevahtimiehen tutkintojen kesto voitaisiin lyhentää vuoden kahden vuoden mittaisiksi erikoisammattitutkinnoiksi siten, että jatkokoulutusmahdollisuus säilyisi edelleenkin voimassa. Näin ollen ammattikorkeakouluun vahtiperämieheksi hakevien opiskeluaika ei pidentyisi, sillä ensimmäisen vuoden opinnot ammattikorkeakoulussa saisi hyväksi luettua.

Ammattikoulun jälkeen merillä työskennelleet näkisivät merenkulkualan käytännössä ja pystyisivät näin paremmin päättämään, että haluavatko jatkaa merillä vai hakeutua muille koulutusaloille. Näin ollen vahtiperämiesharjoittelun paikkoja ei menisi niin paljon ”hukkaan” niiden opiskelijoiden myötä, jotka eivät aio jatkaa merenkulkualalla, vaan paikat olisi suunnattu sellaisille opiskelijoille jotka tähtäävät merikapteenin koulutukseen.

3 Kansainväliset sopimukset

Kansainvälisen sääntelyn pohjana ovat YK:n alaisen Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) yleissopimukset. Keskeisiä kansainvälisiä yleissopimuksia koulutuksen osalta ovat seuraavat sopimukset:

SOLAS-yleissopimus (SopS 11/1981)

Vuoden 1974 kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä

Meriteiden säännöt (SopS 30/1977)

Yleissopimus kansainvälisistä säännöistä yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä, 1972 (COLREG)

MARPOL-yleissopimus (SopS 51/1983)

Vuoden 1978 pöytäkirja, joka liittyy vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä

STCW-yleissopimus (22/1984)

Kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva vuoden 1978 yleissopimus siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen

Vuoden 2006 merityötä koskeva yleissopimus (SopS 52/2013) (Trafi)

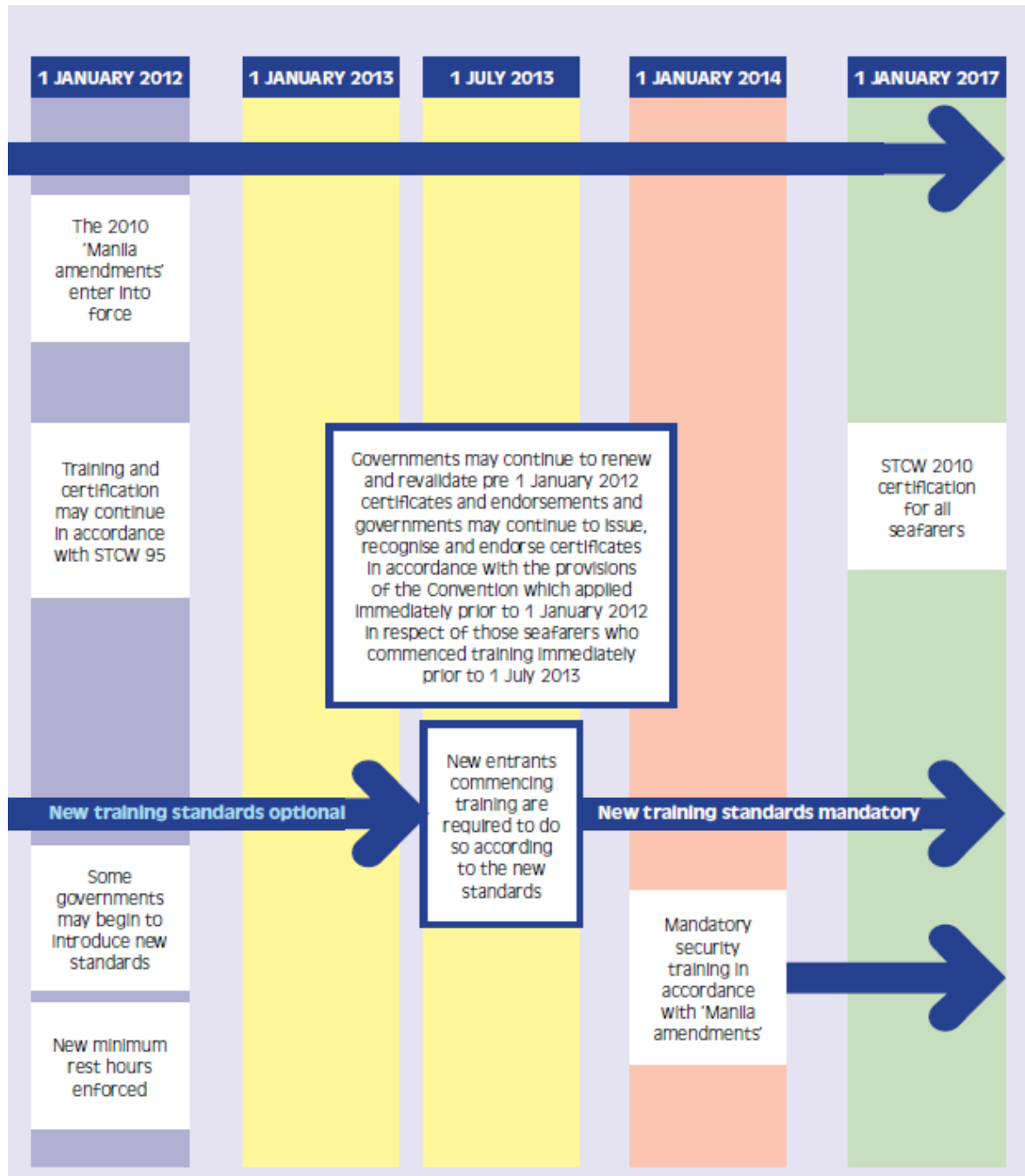
3.1 STCW yleissopimus

”Merenkulkuala on tunnetusti luonteeltaan kansainvälistä. On tavallista, että samalla aluksella työskentelevät henkilöstön jäsenet ovat saaneet koulutuksensa eri maissa ja erilaisissa järjestelmissä. Siksi on äärimmäisen tärkeää, että kaikilla henkilöstön jäsenillä on tarvittavat valmiudet suorittaa tehtävänsä niin, että turvallisuus ei vaarannu. Koulutuksella on tärkeä rooli meriturvallisuuden varmistamisessa.

Tästä syystä IMon osapuolet, joiden tavoitteena on edistää ihmishengen turvaamista merellä ja meriympäristön suojelemista laatimalla yhteisellä sopimuksella kansainväliset merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevat standardit, hyväksyivät vuonna 1978 kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan yleissopimuksen (STCW-yleissopimus). STCW yleissopimus tuli voimaan vuonna 1984. STCW-yleissopimuksessa määrätään vaatimuksista, joita sopimuspuolina olevien valtioiden on vähintäänkin noudatettava.” (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2011/0239 (COD), s.3)

Yleissopimusta muutettiin merkittävästi vuonna 1995 sekä 2010. Juuri nämä Manilan konferenssissa 2010 tehdyt muutokset koskevat erityisesti uutta koulutusjärjestelmää. Tavoitteena on sisällyttää STCW-yleissopimukseen vuonna 2010 tehdyt muutokset osaksi EU:n lainsäädäntöä, erityisesti jotta voitaisiin välttää ristiriidat jäsenvaltioiden

kansainvälisten ja EU:n puitteissa tekemien velvoitteiden välillä sekä yhdenmukaistaa STCW-yleissopimuksen vahdinpitomääräyksiä merenkulkijoiden työaikaa koskevien EU:n sääntöjen kanssa. (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2011/0239 (COD), s.5)



Kuva 1. Manilan muutosten voimaanastumisajankohdat (ISF).

3.2 Vahtiperämiehen pätevyyskirjan vaatimukset

Vahtiperämiehen pätevyyskirjan vaatimukset perustuvat STCW-säännösten mukaisiin vaatimuksiin. Suomen järjestelmässä harjoittelua voidaan suorittaa useammalla tavalla, mikä on kirjattu valtioneuvoston asetukseen.

”Vahtiperämiehenkirjan saamisen edellytyksenä on:

- 1) vähintään 18 vuoden ikä;
- 2) STCW-säännösten A-II/1 säännön mukainen vahtiperämiehen koulutus;
- 3) meripalvelua:
 - a) osana 2 kohdassa tarkoitettua vahtiperämiehen koulutusta vähintään 12 kuukautta ohjattua harjoittelua kansainvälisen liikenteen aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500; tai
 - b) vähintään 36 kuukautta sellaisen kansainvälisen liikenteen aluksen kansiosastossa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500.

Edellä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun meripalveluun tulee sisältyä vähintään kuusi kuukautta vahdinpitoon liittyviä kansipäällystön valvonnassa suoritettavia tehtäviä komentosillalla.

Edellä 1 momentin 3 a kohdassa tarkoitettu ohjattu harjoittelu voidaan osittain suorittaa yhdellä tai useammalla seuraavalla tavalla kansiosastossa edellyttäen, että harjoittelu kirjataan hyväksytyyn ohjatun harjoittelun seurantakirjaan:

- 1) enintään kuukauden mittainen simulaattorissa saatu hyväksytty koulutus;
- 2) enintään kahden kuukauden mittainen koulualuksella suoritettu harjoittelu;
- 3) enintään kuukauden mittainen jäänmurtaajalla kotimaanliikenteessä suoritettu harjoittelu;
- 4) enintään kuukauden mittainen purjealuksella suoritettu harjoittelu;
- 5) enintään kahden kuukauden mittainen koulutus varusmiesajalta.”

(Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä 166/2013, §23)

3.3 Lisäpätevyydistukset ja niiden uusiminen

Osana uusia Manilan määräyksiä tehtiin muutoksia myös Trafin myöntämiin pätevyyskirjoihin. Niin sanotut lisäpätevyydet merkitään erilliseen pätevyyskirjaan ja osaan pätevyydistuksista tuli muutoksia niiden voimassaolon suhteen. Nyt on menossa siirtymävaihe koulutuksien uudelleenjärjestelyjen osalta ja uudet muutokset ovat voimassa täysimääräisinä vuoden 2017 alusta lukien.

STCW:n Manilan muutoksia on täydellisesti noudatettava 1.1.2017 alkaen. Tästä päivämäärästä eteenpäin seuraavat lisäpätevydet on uusittava kertauskoulutuksen perusteella viiden vuoden välein:

- häätätilanteiden peruskoulutus (STCW Reg. VI/1), osat A-VI/1-1 ja A-VI/1-2 (pelastautuminen ja palokoulutus)
- päällystön palokurssi (STCW Reg. VI/3)
- pelastusvenemiehen lisäpätevyys (STCW Reg. VI/2.1)
- nopean valmiusveneen kuljettajan lisäpätevyys (STCW Reg. VI/2.2)
- terveydenhuoltokoulutuksesta annettava lisäpätevyys (sääntö VI/4.2)

Seuraavista lisäpätevyyksistä ei jatkossakaan tarvitse suorittaa kertauskoulutusta:

- häätätilanteiden peruskoulutus (STCW Reg. VI/1), osat A-VI/1-3 ja A-VI/1-4 (ensiapu ja työsuojelu)
- ensiapukoulutuksesta annettava lisäpätevyys (STCW Reg. VI/4.1)
- turvatoimiasioiden peruskoulutuksesta annettava lisäpätevyys (STCW Reg. VI/6.1)
- turvatoimiasioiden lisäkoulutuksesta annettava lisäpätevyys (STCW Reg. VI/6.4)
- turvapäällikön lisäpätevyys (STCW Reg. VI/5) (TraFi 2014)

STCW-vaatimus, jota on sovellettava 1.1.2017 alkaen, sisältää kaksi velvoitetta:

1. uusittavat koulutukset on suoritettava viiden vuoden välein (merenkulkijan ja varustamon vastuulla)
2. viranomaisen on viiden vuoden välein tarkistettava, että vaaditut kertauskoulutukset on suoritettu (TraFi 2014)

4 Haastattelut

Haastattelut toteutin henkilöhaastatteluina ja tarkoituksena oli saada näkemys kokonaiskuvasta toisen asteen merenkulun harjoittelun suhteen eri toimijoiden näkökulmasta. Kaikilta haastatelluilta ei kysytty täysin samoja kysymyksiä, vaan haastattelut oli jaoteltu hieman kunkin toimijan kannalta keskeisiin kysymyksiin. Haastattelutilanteet muistuttivat avointa keskustelua, eivätkä tässä osiossa esitetyt mielipiteet ole suoria lainauksia vaan kooste haastatteluista. Haastattelin seuraavia henkilöitä:

Thomas Friis, merihenkilöstöpäällikkö, VG-Shipping Oy

Markku Karkama, opetusneuvos ja kasvatustieteen tohtori, Opetushallitus

Per-Olof Karlsson, yksikön päällikkö, Axxell/Novia

Alexandra Lindahl, koordinaattori, Harjoittelumylly

Thomas Lundström, ylitarkastaja, Trafi

Timo Nummi, aluksen päällikkö, Finnlines Oyj

Kai Raikunen, lehtori ja meriharjoitteluvastaava, Winnova

Laura Raikunen, nuorempi asiantuntija, Suomen Varustamot ry

Robert Stolpe, koulutusjohtaja, Axxell

Leif-Christian Östergård, harjoitteluvastaava, Aboa Mare

Kaiken kaikkiaan haastattelumateriaalia kertyi lähes kaksitoista tuntia ja tähän osioon olen pyrkinyt tiivistämään oleellisimpia kysymyksiä ja haasteita. Tässä osiossa käyn myös läpi eri toimijoiden mielipiteitä ja kehitysehdotuksia harjoittelun toteutumisesta sekä koulutuksen uudistusta koskien. Tarkoitukseni oli haastatella myös edustajaa Kotkan merenkulun ammatillisen opetuksen toimipisteestä, mutta aikataulullisista haasteista johtuen haastattelun järjestymistä ei voinut odottaa enää pidempään.

4.1 Uuden koulutusohjelman mukainen harjoittelun toteutuminen

Uuden koulutusohjelman mukainen merenkulun perustutkinto on laajuudeltaan 180 osaamispistettä. Huolimatta EMSA:n raportin 2011 huomautuksista, täysimääräinen 360 päivän harjoittelu ei toteudu uudessa opintosuunnitelmassa, vaan kansipäällystön osaamisalaan sisältyy vähintään 63 osaamispistettä ohjattua harjoittelua, joka vastaa noin 200 päivää. Kouluilla ei käytännössä ole juurikaan mahdollista lisätä vapaavalintaisen harjoittelun määrää kolmen vuoden tutkintoajan puitteissa.

EMSA:n vaatimuksia ei ole otettu huomioon ja vapaavalintaisilla opinnoilla harjoittelua on mahdollista lisätä 6-7 osaamispistettä. (Axxellin koulutusjohtaja henkilökohtainen tiedonanto 2.10.2015)

Harjoittelun määrää on tarkoitus lisätä uusittavaan tutkintorakenteeseen siten, että harjoittelu toteutuu täysimääräisenä. Uuden tutkintorakenteen on tarkoitus valmistua käyttöön 1.8.2017.

Opetus- ja kulttuuriministeriöön on tehty tutkintorakenneuudistusesitys, jossa merenkulun perustutkintoa laajennettaisiin 30 osaamispisteellä kansi- ja konepäällystön osaamisaloissa, jotta harjoittelu saadaan mahtumaan tutkintoon täysimääräisenä. (Opetushallituksen edustaja henkilökohtainen tiedonanto 15.10.2015)

4.2 Harjoittelun laatu

Harjoittelun laadusta käydään toisinaan keskustelua, että onko aluksella tapahtuva harjoittelu sellaista, että se edistää opiskelijan koulutusta ja ammattitaitoa. Yleisenä ongelmana pidetään sitä, että monissa varustamoissa vahtiperämiesharjoittelija ei saa suorittaa vahtiperämiehen töitä, vaan toimii käytännössä osana kansimiehistöä.

Varustamoiden ja alusten tulee ymmärtää mikä harjoittelun tarkoitus on. Koulujen, laivojen ja varustamoiden tulee löytää yhteinen ajatusmaailma siihen, millaiset harjoittelukriteerit kullekin harjoittelulle asetetaan. (Axxellin koulutusjohtaja henkilökohtainen tiedonanto 2.10.2015)

Ohjatun harjoittelun laatu on Suomessa ollut jo pitkään ongelmallista. STCW antaisi mahdollisuuden tiivistää myös teoriapuolen opetusta, mikäli harjoittelu saataisiin sille tasolle, mitä sen kuuluisi olla. Suomessa on pisimmät merenkulun koulutukset maailmassa. STCW ei määritä koulutuksen pituutta muuten kuin harjoittelumäärien osalta ja sopimuksessa on määritelty mitä asioita merenkulkijoiden tulee osata. On jokaisen valtion oma asia, miten koulutus järjestetään näiden rajojen puitteissa. Harjoittelua parantamalla olisi mahdollista lyhentää muun koulutuksen kestoa. (Aboa Maren yksikönpäällikkö henkilökohtainen tiedonanto 28.10.2015)

Ohjauksen huonous on kansainvälinen ongelma, harjoittelun ohjaus ei ole STCW:n mukaista. Toisissa laivoissa se toimii kiitettävästi ja toisissa se on aivan järkyttävää. Jos ei laivapaikkojen määrä kasva eikä opiskelijapaikkojen määrä vähene, niin ongelma vain kasvaa. (Winnovan edustaja henkilökohtainen tiedonanto 6.10.2015)

Yksittäisten ihmisten asenne saattaa muuttaa koko harjoittelun laadun. Harjoittelun laatu voi muuttua täysin mikäli aluksen päällikkö tai perämies vaihtuu. Koulujen tulisi olla yhteisellä linjalla ja vaatia parempaa harjoittelua. Ohjaajien asenne tulisi saada sellaiseksi, että ymmärrettäisiin harjoittelun tarkoitus. Yksi ratkaisu voisi olla sellainen, että mikäli harjoittelusta ei saada kunnollista palautetta, niin harjoittelukorvausta ei maksettaisi täysimääräisenä. (Winnovan edustaja henkilökohtainen tiedonanto 6.10.2015)

Opiskelijan itsensä tulisi ottaa huomattavasti enemmän vastuuta harjoittelun toteutumisesta ja omasta oppimisestaan. Harjoittelijan oma aktiivisuus vaikuttaa paljon harjoittelusta saatavaan hyötyyn. Toki myös koulut ovat ottaneet aktiivisempaa roolia alusten päällystön informoinnissa siitä, miten harjoittelijoita tulisi ohjata laivoilla ja mitä harjoittelulta odotetaan. Lisäksi vahtiperämiesten harjoittelua on pyritty parantamaan siten, että kahdeksan tunnin harjoittelupäivästä vähintään puolet ajasta suoritetaan perämiehen toimenkuvaan kuuluvia tehtäviä ja puolet kansimiehistön tehtäviä. Tämä on yleinen

koulujen kanssa sovittu käytäntö. (VG-Shippingin edustaja henkilökohtainen tiedonanto 19.11.2015)

Harjoittelun laadun arviointi alusten kesken on vaikeaa. On olemassa hyvin erilaisia laivoja ja tehtävät aluksilla vaihtelevat myös sen mukaisesti. On mahdotonta asettaa erilaisia laivoja vertailuun samalle viivalle. Tärkeämpää olisikin saada yhdelle opiskelijalle harjoittelumahdollisuuksia mahdollisimman monipuolisesti eri tyyppisiltä aluksilta. (VG-Shippingin edustaja henkilökohtainen tiedonanto 19.11.2015)

Harjoittelun laadun parantamiseksi ensimmäiseksi pitäisi tarkastella koulutusmääriä. Tällä hetkellä koulutetaan enemmän opiskelijoita, kuin mitä harjoittelupaikkoja on tarjolla. Koulutusmääriä pitäisi vähentää kaikista kouluista. Tällä hetkellä on paljon harjoittelijoita, joita ei edes kiinnosta merenkulku, vaan he suorittavat harjoittelua vain sen vuoksi, että ovat hakeneet johonkin kouluun eikä heillä ole aikomustakaan jatkaa uraa merillä. Hyvät ja motivoituneet opiskelijat kärsivät tästä tilanteesta. Vähentämällä koulutusmääriä harjoittelupaikkoja ei menisi hukkaan vähemmän motivoituneille opiskelijoille ja näin ollen voitaisiin karsia pois ”huonompia” harjoittelupaikkoja. (Finnlinesin aluksen päällikkö henkilökohtainen tiedonanto 19.11.2015)

Trafille pitäisi antaa enemmän toimivaltaa harjoittelun valvomisen suhteen. Mikäli opiskelija on suorittamassa vahtiperämiehen harjoittelua, mutta käytännössä toimii kansimiehenä eikä saa minkäänlaista vahtiperämiestason harjoittelua, niin tällaisille aluksille ei tulisi laittaa harjoittelijoita suorittamaan kansipuolelle muuta kuin vahtimiestason harjoittelua. Trafin tulisi myös suorittaa alusten auditointeja ja tarkastella miehistödistuksia, että minkälaisia laivoja on kyseessä ja miten näillä aluksilla harjoittelijoita ohjataan. (Finnlinesin aluksen päällikkö henkilökohtainen tiedonanto 19.11.2015)

Harjoittelun laadun takaaminen on haastava asia. Pitäisi tehdä enemmän yhteistyötä alusten päällystön kanssa ja kouluttaa henkilöitä, jotka toimivat harjoitteluvastaavina aluksilla. Myös alusten erilainen koko ja miehistön määrä osaltaan voivat vaikuttaa harjoittelun tasoon. Pienellä miehistöllä ja kiireisellä aikataululla operoivalla aluksella ei välttämättä ole samanlaisia mahdollisuuksia harjoittelijoiden ohjaamiseen kuin suuremman miehistön operoimilla aluksilla. Lisäksi olisi hyvä jos harjoittelijat suorittaisivat ensimmäisen harjoittelun kotimaan liikenteessä olevalla aluksella, niin seuraavassa

harjoittelujaksossa ulkomaan liikenteessä operoivalla aluksella myös opiskelijan oma tiedon vastaanottokyky olisi paremmalla tasolla, kun laivaelämän perusteet ovat jo tulleet tutuksi. (Suomen Varustamot ry:n edustaja henkilökohtainen tiedonanto 17.11.2015)

Harjoittelun laatua on myös osittain pyritty parantamaan siten, että harjoitteluaikoja on pyritty jakamaan eri ajankohtiin koulujen välillä, jolloin harjoittelumäärissä ei esiinny niin rajuja piikkejä. Näin ollen aluksille ei tarvitse lähettää montaa harjoittelijaa samanaikaisesti jolloin yksilön harjoittelusta saama hyöty on tehokkaampaa. (Suomen Varustamot ry:n edustaja henkilökohtainen tiedonanto 17.11.2015)

Mylly on järjestämässä forumia, johon osallistuisivat eri koulujen harjoitteluvastaavat, varustamoiden henkilöstöhallinnon ihmisiä sekä niin paljon kuin mahdollista alusten konemestareita ja perämiehiä, jotka toimivat harjoitteluvastaavina. Siellä sovittaisiin yhteiset pelisäännöt ja tiukempi linja harjoitteluun. (Winnovan edustaja henkilökohtainen tiedonanto 6.10.2015)

Harjoitteluvastaavat pyrkivät vaikuttamaan harjoittelun laatuun myllyn kautta. Harjoitteluvastaavat ovat yhteydessä myllyyn säännöllisesti ja sen kautta on laadittu laivoille harjoittelijan mukana alukselle vietävä saatekirje. Siinä kerrotaan yksilöllisesti harjoittelijasta, missä ja mitä hän opiskelee, meripäivien määrä ja niin edelleen. Lisäksi kirjeessä kerrotaan mitä kyseiseltä harjoittelujaksolta odotetaan ja mahdollisuuksien mukaan toteuttaa niitä käytännössä. Esimerkiksi minimissään tavoite on perämiesharjoittelun osalta, että opiskelija harjoittelee minimissään neljä tuntia vahtiperämiehen tehtäviä päivittäin. (Aboa Maren harjoitteluvastaava henkilökohtainen tiedonanto 23.10.2015)

Harjoittelussa on toki parantamisen varaa. Trafi on mielellään mukana kehittämässä ratkaisuja harjoittelun toteutumiseen. Siihen on monenlaisia ratkaisuja. Yksi voisi olla koulutuspaikkojen vähentäminen, jolloin jäljelle jääville opiskelijoille tarvittaisiin vähemmän harjoittelupaikkoja. Harjoittelun laatuun koulutusmäärien vähentäminen ei kuitenkaan vaikuta. Toinen ratkaisu voisi olla kansainvälisen yhteistyön lisääminen harjoittelupaikkojen suhteen. Trafi ei kuitenkaan lähde ylhäältäpäin tekemään ehdotuksia, vaan aloitteen on lähdettävä itse toimijoilta eli koulutuksen järjestäjiltä,

työmarkkinajärjestöiltä ja varustamoilta. Jos toimijoilla ei ole yhteistä intressiä toimintaa kehittää, niin muutosten tekeminen on haastavaa. (Trafín edustaja henkilökohtainen tiedonanto 9.10.2015)

Harjoitteluperusteet tulevat opetushallitukselta, mutta harjoittelun laadun varmistaminen on koulutuksen järjestäjän vastuulla eikä opetushallitus pysty siihen juurikaan vaikuttamaan. Harjoittelu ei ole omana tutkinnon osanaan vaan se sisältyy kokonaisuudessaan tutkintoon. Opetushallitus on pyrkinyt informaatio-ohjauksella ja valtionavustuksilla tukemaan kouluja harjoittelun kehittämisen selvitystyössä, sekä kannustamaan oppilaitoksia verkostoitumaan ja yhdessä kehittämään myöskin työssäoppimista. Esimerkiksi harjoittelua koskeva HAKE-projekti oli valtionavustusrahoitteinen. (Opetushallituksen edustaja henkilökohtainen tiedonanto 15.10.2015)

Ruotsissa harjoittelupaikat on sidottu tukeen mikä antaa heille mahdollisuuden tietää mitkä kaikki harjoittelupaikat heillä on käytettävissä ja he voivat suunnitella harjoittelijoiden jakamisen aluksille hyvissä ajoin. Jos Suomessa olisi myös tämän kaltainen järjestelmä, helpottaisi se harjoittelumyllyn toimintaa, koska harjoittelupaikkoja pystyttäisiin koordinoimaan huomattavasti pidemmällä aikavälillä. (Harjoittelumyllyn koordinaattori henkilökohtainen tiedonanto 30.10.2015)

Varustamon saamat valtiontuet tulisi kytkeä harjoittelijoiden ottamiseen. Eli mikäli varustamo ei ota harjoittelijoita, ei varustamo saisi myöskään valtiontukia. Koulutus on valtion rahoitteista niin myös harjoittelupaikat tulisi sitoa tukijärjestelmän piiriin. (Finnlinesin aluksen päällikkö henkilökohtainen tiedonanto 19.11.2015)

Varustamotukien sitominen harjoittelijoiden ottamiseen ei välttämättä ole oikea ratkaisu harjoittelun laadun parantamiseksi. Harjoittelun tulee perustua vapaaehtoisuuteen. Mikäli varustamon tuet perustuisivat siihen, ottaako varustamo harjoittelijoita vai ei, siitä saattaisi muodostua väkinäistä jolloin myös harjoittelun laatu varmasti kärsisi. Lisäksi joissakin aluksissa ei ole yksinkertaisesti esimerkiksi majoitustilan puutteen vuoksi mahdollista pitää harjoittelijoita. (VG-Shippingin edustaja henkilökohtainen tiedonanto 19.11.2015)

4.3 Erilaisen harjoittelun hyväksyminen

Aiemmin työssäni mainitsin, että harjoittelu tulee suorittaa muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta ulkomaanliikenteessä olevalla yli 500 GT aluksella. Tiedustelin mielipidettä harjoittelun avaamisesta entisestään laajemmalle pohjalle sekä mahdollisen koulujen yhteiskäytössä olevan koulualuksen hankintaa yhdessä jonkin varustamon kanssa.

Harjoittelun suhteen tulee olla avarakatseisia ja harjoittelun hyväksyminen laajemmalta osaamisalueelta on erittäin järkevä muutos. Osaltaan voitaisiin miettiä kuitenkin pykälää koskien kotimaanliikenteessä olevaa alusta. Esimerkiksi Långnäs ja Naantalin väliä ajava M/S Fjärdvägen tai Utön ja Pärnäisten väliä ajava M/S Eivor eivät kelpaa täysimääräisiksi harjoittelualuksiksi, Eivor on auditoitu Aboa Maren koulualukseksi joten siltä harjoittelua voi saada kaksi kuukautta. Sitä vastoin Eckerö-Grisslehamn väliä ajavalla M/S Eckeröllä suoritettu harjoittelu hyväksytään vaikka merimatka on lyhyempi ja navigoinniltaan huomattavasti helpompi, koska alus on ulkomaanliikenteessä. (Axxellin koulutusjohtaja henkilökohtainen tiedonanto 2.10.2015)

Kotimaanliikenteen osuutta harjoittelussa voitaisiin lisätä. Ei kuitenkaan siten, että kotimaanliikenne hyväksyttäisiin ainoaksi harjoitteluksi. Ulkomaanliikenteessä tulee tiettyjä asioita kuten virta, sorto, erilaiset aallokko- ja sääolosuhteet sekä lastiopin erilainen osaaminen joita ei ole kotimaanliikenteessä olevalla aluksella mahdollista harjoitella. Kuitenkin perus navigointi on samanlaista niin tältä osin harjoittelumäärää olisi kotimaisella aluksella mahdollista lisätä. (Winnovan edustaja henkilökohtainen tiedonanto 6.10.2015)

Suomen Varustamot ry:n mielestä harjoittelun suorittamista voisi osiltaan avata lisää. Jako ulkomaanliikenteen ja kotimaanliikenteen välillä voi joissain tapauksissa olla hieman väkinäistä. Hyvää ja relevanttia harjoittelua voi saada myös kotimaanliikenteessä operoivalla aluksella. Ainakin voitaisiin käydä keskustelua eri liikennealueilla suoritettavasta harjoittelusta. Tämä osaltaan purkaisi myös harjoittelupaikkojen suhteen olevaa painetta. Toki nykyisetkin harjoittelun suorittamiseen tarjotut vaihtoehdot ovat erittäin positiivinen lisä aiempaan tilanteeseen verrattuna ja on ymmärrettävää, ettei Trafilla ole mahdollisuutta tarkastella jokaista alusta erikseen vaan linjanvedot tulevat olla selkeitä. (Suomen Varustamot ry:n edustaja henkilökohtainen tiedonanto 17.11.2015)

Harjoittelun suorittamiseen on nykyhetkellä riittävästi vaihtoehtoja. Täytyy ottaa huomioon, että mikäli hyödyntää jo nykyiset erilaiset vaihtoehdot, niin maksimissaan voi harjoittelua kerätä seitsemän kuukautta. Eli varsinaista ulkomaanliikenteessä olevan yli 500 GT harjoittelua tarvitaan ainoastaan viisi kuukautta. Lisäksi täytyy ottaa huomioon erilaiset alustyyppit ja sitä kautta tuleva kokemus. Vaikka itse navigoinnillisesti tietyn aluksen reitti ei olisikaan kovin haastavaa, niin risteilyaluksilla ja rahtialuksilla on kuitenkin hyvin erilaiset toimintatavat. Esimerkiksi pelastusvene- ja paloharjoituksia järjestetään matkustaja-aluksilla huomattavasti useammin kuin rahtialuksilla joka on myös osaltaan hyvää koulutusta vahtiperämiesharjoittelijoille. (VG-Shippingin edustaja henkilökohtainen tiedonanto 19.11.2015)

Tonnirajoituksen suhteen harjoittelumahdollisuuksia voitaisiin avata ehkä enemmän. Nykyään löytyy monia alle 500 GT aluksia, joilla tapahtuva harjoittelu voi olla hyvinkin tehokasta ja mielekästä. Harjoittelun hyväksyminen laajemmalla osa-alueella on kuitenkin pääsääntöisesti onnistunut uudistus. (Finnlinesin aluksen päällikkö henkilökohtainen tiedonanto 19.11.2015)

Oppilaitosten yhteinen koulualus on periaatteessa hyvä idea. Mikäli alusta lähdettäisiin toteuttamaan yhdessä jonkin varustamon kanssa, olisi kulurakenteen jakaminen erittäin hankalaa eri toimijoiden kesken. Isommat majoitustilat ja pienentynyt lastikapasiteetti voisivat tehdä aluksesta kaupalliseen tarkoitukseen epäedullisen. Lisäksi pitäisi huomioida polttoaineen kulutus, huoltokustannukset ja niin edelleen. Ajatus on sinänsä

mielenkiintoinen ja mahtava yhteistyömahdollisuus, mutta käytännön toteutus olisi melko haasteellista. (VG-Shippingin edustaja henkilökohtainen tiedonanto 19.11.2015)

Koululaivan hankkiminen oppilaitosten yhteiseen käyttöön yhdessä jonkin varustamon kanssa olisi hyvä idea. Jos varustamo tilaisi uuden laivan, johon rakennettaisiin lisätilaa opetuskäyttöä ja majoitusta varten, niin mikäli tästä aiheutuneet lisäkustannukset rahoitettaisiin valtion tai muun tahon toimesta, voisi ratkaisu olla toimiva. Esimerkiksi Hollannissa on tehty tämän kaltaista yhteistyötä josta on saatu positiivisia kokemuksia. (Finnlinesin aluksen päällikkö henkilökohtainen tiedonanto 19.11.2015)

Oppilaitosten yhteiskäytössä olevan koululaivan hankinta yhdessä jonkin varustamon kanssa voisi periaatteessa olla toimiva ratkaisu. Näin koulutuskäytöstä saataisiin enemmän hyötyä kaikkia oppilaitoksia ajatellen. Tällaisen aluksen rahoituksen järjestyminen saattaa kuitenkin olla haasteellista. Suomen varustamot ry ei sinänsä ota asiaan kantaa, jos jokin varustamo haluaisi tällaiseen projektiin lähteä mukaan, mutta varustamoyhdistys voi mahdollisesti olla mukana keskustelussa, jos tämän kaltaista ratkaisua alettaisiin toteuttaa. (Suomen Varustamot ry:n edustaja henkilökohtainen tiedonanto 17.11.2015)

Lainsäädäntö tulee pitää yksinkertaisena ja yhtenäisenä koskien eri harjoitteluvaihtoehtoja. Mikäli löydettäisiin yleispätevä ratkaisu esimerkiksi kotimaanliikenteessä suoritettavan harjoittelun hyväksymisestä, ei Trafilla olisi mitään sitä vastaan kunhan tulkinta on STCW:n mukainen. Ei kuitenkaan voida olettaa, että jokaisesta aluksesta säädettäisiin erikseen kelpaako se harjoitteluksi vai ei. Lisäksi on pyritty poistamaan erilaiset viranomaisen tulkintavaihtoehdot, jotta kaikille olisi selvempää mikä hyväksytään harjoitteluksi ja mikä ei. (Trafin edustaja henkilökohtainen tiedonanto 9.10.2015)

Erilaisen harjoittelun rooleista keskustellaan aika-ajoin. STCW-säännöstössä määritellään, että harjoittelun tulee olla ”approved by the administration”, eli hallinnon hyväksymä. Voitaissiinkin keskustella, että tulisiko Trafin roolia jatkossa kasvattaa koulutuksen hyväksymisessä vai riittääkö siihen ainoastaan koulutuksen järjestäjän hyväksyntä. (Opetushallituksen edustaja henkilökohtainen tiedonanto 15.10.2015)

4.4 Kurssien hyväksyminen

Kysymyksissä käsittelin myös kurssien hyväksymistä ja sitä, vaikuttaako rahoitusmalli siihen, että kurseja arvostellaan helpommin jottei opiskelijoiden eteneminen koulutuksessa viivästy.

Kurseja ei mielestäni arvostella löysemmin tämän johdosta. Opiskelijat toivovat kuitenkin joustoja esimerkiksi tenttien järjestämisessä ja tämä on pyritty huomioimaan. Hyvä tilanne on, että mikäli joku kurssi on jäänyt välistä, opiskelija voi mennä vastaavalle kurssille ammattikorkeakoulun puolelle. (Axxellin koulutusjohtaja henkilökohtainen tiedonanto 2.10.2015)

Kyllä tämä on aiheellinen huoli. Nykyisellä rahoitusmallilla on riski, että tilanne ajautuu tähän suuntaan. Tietty vaatimustaso opinnoissa tulee säilyttää. Opiskelijalle tarjotaan valtavasti tukea koulun taholta, jotta opinnot eivät keskeytyisi tai opiskelija syrjäytyisi. Koululla on erityisopettajia, terveydenhoitajia, koulukuraattoreita ja opinto-ohjaajia, jotka tukevat opiskelijaa. Rahoitusmalli on siinä mielessä väärä, että mikäli ajaudutaan tilanteeseen jossa kurssit läpäistään lähes millä tahansa suorituksella, kaikki nämä tukipalvelut ovat turhia. (Winnovan edustaja henkilökohtainen tiedonanto 6.10.2015)

Näkisin tämän todellisenä ongelmana. Rahoituksen muuttuessa jatkossa entistä enemmän tulospainotteiseksi tämä asia vain korostuu. Koulun ollessa riippuvainen valtion rahoituksesta ja lähiopetusmäärien vähentyessä säästöjen myötä on väistämätön tosiasia, että koulutuksen taso Suomessa tulee laskemaan. Jos annetaan koulutustavoite mihin tulee pyrkiä, jotta koulun rahoitus säilyy ennallaan, niin on selvää, että silloin koulutuksen vaatimustasot mitoitetaan sen mukaisesti. (Aboa Maren yksikönpäällikkö henkilökohtainen tiedonanto 28.10.2015)

4.5 Kadettijärjestelmä

Kadettijärjestelmä nostetaan aika ajoin puheeksi, kun keskustellaan suomalaisen merenkulun koulutuksen kehittämisestä. Kadettijärjestelmä toisi mukanaan tiettyjä etuja, mutta myös suuria haasteita löytyy. Justus Berg tutki kadettijärjestelmää omassa lopputyössään ”*Kadettsystemet – Har kadettsystemet blivit nödvändigt i finsk sjöfart?*” ja päätyi muutamiin ehdotuksiin:

- vähennetään vahtiperämiesten koulutusmäärää
- lisätään miehistön koulutusmäärää
- koulutetaan vain vahtiperämiehiä, jotka voivat yletä yliperämiehiksi ja kapteeneiksi
- parannetaan harjoitteluvalmiuksia
- parannetaan työmahdollisuuksia, joissa voi edetä vanhempiin päällystötehtäviin.

(Berg 2015, s. 47, oma suomennos)

Samansuuntaisia ratkaisuja tuli esille omissa haastatteluissani. Mielipiteitä löytyi sekä kadettijärjestelmän puolesta, että vastaan.

Suomessa varustamot olettavat, että koulut kustantavat kaikki mahdolliset kurssit opiskelijoille. Varustamojen tulisi herätä tilanteeseen, että suomalaista senioripäällystöä on tulevaisuudessa entistä hankalampi saada. Kadettijärjestelmä olisi yksi ratkaisu tähän ongelmaan. Varustamojen tulisi katsoa kadetin koulutusta siltä näkökannalta, että kadetti pystyisi helpottamaan väliperämiehen työskentelyä esimerkiksi tekemällä karttakorjauksia ja turvallisuustarkistuskierroksia. Lisäksi kadetti olisi sitoutunut varustamoon tietyn ajan, jolloin varustamon antama koulutus tulisi varustamon omaan käyttöön eikä kadetti näin ollen vaihtaisi varustamoja. Toivottavasti varustamot heräävät tilanteeseen ajoissa. (Axxellin koulutusjohtaja henkilökohtainen tiedonanto 2.10.2015)

Ennen kuin kadettijärjestelmää aletaan kehittää, niin tulisi tehdä laskelmat, että mitä se käytännössä tarkoittaa. Kuinka paljon meillä on ihmisiä, kuinka paljon aluksia ja mitä sen toteutus toisi tullessaan. Tällä hetkellä kadettijärjestelmä ei ole ratkaisu Suomen tilanteeseen. Eri asia olisi, jos jo kouluun tullessa opiskelijat tietäisivät, että kaikille olisi

varma harjoittelupaikka ja urapolku olisi siltä osin turvattu. Aloituspaiikkojen määrä tulisi suhteuttaa todellisten harjoittelupaikkojen määrän mukaisesti, silloin tilanne olisi ideaali ja toimiva. (Winnovan edustaja henkilökohtainen tiedonanto 6.10.2015)

Perinteinen kadettijärjestelmä ei ole ehkä oikea ratkaisu suomalaiseen merenkulun koulutukseen. Täytyy muistaa, että meripäällystää ei kouluteta ainoastaan Suomen varustamojen tarpeisiin. Suomalaisilla merenkulkuoppilaitoksilla on myös mahdollisuus kadettisopimuksiin ulkomaalaisten varustamojen kanssa, johon tulisikin mielestäni panostaa enemmän suomalaisessa merenkulun koulutuksessa. Suomalainen ja skandinaavinen päällystö on kuitenkin maailmalla erittäin haluttua. Kotimaassa voitaisiin kehittää sen suuntaista kadettijärjestelmää, jossa ensin perämiesopiskelijat kävisivät läpi normaalin harjoittelun siihen asti, kunnes saavat vahtiperämiehen pätevyyskirjat. Tämän jälkeen mentäisiin varustamoon tietyksi aikaa kadettisopimuksella ja sitä kautta olisi jatkossa työpaikka ja ylenemismahdollisuudet. (Aboa Maren harjoitteluvastaava henkilökohtainen tiedonanto 23.10.2015)

Toki Suomen Varustamot ry on avoin keskustelulle kadettijärjestelmän kehittämisestä eri osapuolten kesken. On monia asioita, mitä tulisi selvittää hyvin laajasti, jos kadettijärjestelmää alettaisiin Suomessa ajamaan. Enemmän keskustelua tulisi painottaa siihen, että sekamiehityssopimuksien sallimilla aluksilla positioiden jako EU ja non-EU henkilökunnan välillä olisi vapaampaa. Nykyisellään liittojen kanssa tehtävissä aluskohtaisissa sopimuksissa on hyvin vähän vaihtoehtoja eri positioiden täyttämiseen. Joillakin aluksilla voitaisiin pitää enemmän alipäällystöhenkilökuntaa EU kansalaisille, jos jokin toinen positio saataisiin miehittää non-EU henkilökunnalla. Lisäksi sekamiehityssopimukset tulisivat olla varustamokohtaisia eikä aluskohtaisia mikä edelleen antaisi varustamoille lisää vaihtoehtoja miehityksen suunnitteluun. (Suomen Varustamot ry:n edustaja henkilökohtainen tiedonanto 17.11.2015)

Kadettijärjestelmän suhteen on monia avoimia kysymyksiä. Ratkaisu suomalaisen alipäällystön meripäivien saamiseksi kotimaisilla aluksilla ei välttämättä ole kadettijärjestelmä sinänsä, vaan sekamiehityssopimusten vapaampi tulkinta. Nykyään sekamiehityssopimukset ovat aluskohtaisesti sovittuja työntekijäliittojen kesken ja rajoittavat hyvin paljon miehityksen rakennetta. Mikäli sopimukset olisivat

varustamokohtaisia, voitaisiin tietyillä aluksilla pitää EU-maalaista alipääallystää ja jollakin toisella aluksella vastaavasti olisi enemmän non-EU työntekijöitä. Jos varustamo saisi itse päättää miten paikat jakautuisivat, niin tällaisella ratkaisulla myös alipääallystöpaikkoja avautuisi enemmän suomalaisten merenkulkijoiden tarpeisiin. (VG-Shippingin edustaja henkilökohtainen tiedonanto 19.11.2015)

Kadettijärjestelmä olisi hyvä järjestelmä siinä mielessä, että opiskelijat olisivat erittäin motivoituneita ja sitoutuisivat yhtiöön. Olisi myös varustamoiden intressi saada hyvin motivoitunutta ja varustamon tapoihin koulutettua henkilökuntaa. Kadettiajasta tulisi maksaa sellaista palkkaa, jolla pystyisi tulemaan toimeen normaaleilla elinkustannuksilla. Varustamoille aiheutuvat lisäkulut voitaisiin hoitaa sitomalla kadettijärjestelmän kustannukset merenkululle maksettaviin tukiin. Toki ennen kadettijärjestelmään siirtymistä koulutusmääriä tulisi vähentää. (Finnlinesin aluksen päällikkö henkilökohtainen tiedonanto 19.11.2015)

Kadettijärjestelmä on hyvin riippuvainen elinkeinoelämän tarpeesta. Kokevatko varustamot järjestelmän itselleen hyödylliseksi ja onko siihen soveltuvia aluksia. Lisäksi tulisi tarkasti selvittää minkälaista kadettijärjestelmää haluttaisiin ja miten sen rahoitus hoidettaisiin. Opetushallituksen intressi on, että merenkulun harjoittelu toteutuu täysimääräisenä ja siihen parhaiten soveltuvat keinot olisi hyvä selvittää laaja-alaisesti. (Opetushallituksen edustaja henkilökohtainen tiedonanto 15.10.2015)

Kadettijärjestelmä on varustamoiden asia. Varustamot ovat niitä, jotka työvoimaa tarvitsevat. Jos halutaan suomalaista senioripääallystää niin tarvitaan myös suomalaista alipääallystää, jotka voivat siten nousta ylemmäs kokemuksen karttuessa. Ehkä varustamot tuudittautuvat osaksi siihen, että kokemusta käydään ensin hakemassa ulkolaisissa varustamoissa ja sitten varustamot palkkaavat kokeneet merenkulkijat itselleen. Asia ei välttämättä mene kuitenkaan näin. Mikäli henkilö on luonut uraa ulkomaisessa varustamossa, eivät suomalaiset työehdot ole enää niin suuri kilpailuvaltti, että kaikki lähtisivät sen perusteella takasin kotimaiseen varustamoon. (Aboa Maren yksikönpäällikkö henkilökohtainen tiedonanto 28.10.2015)

Suomalaisten varustamoiden ongelma on siinä, että miehistö nähdään pelkästään kustannuseränä. Ne eivät halua satsata koulutukseen tai ylipäättään henkilökuntaan, se riittää jos henkilöllä on tarvittavat pätevyyskirjat. Henkilökunta on hyvin hoidettuna yritykselle erittäin suuri voimavara ja motivoitunut henkilökunta saa aikaan parempia tuloksia. Ulkomaisissa varustamoissa henkilökunnasta pidetään yleisesti parempaa huolta ja heihin panostetaan ja heidät nähdään lisäarvona yritykselle. Toki suomalaisissakin varustamoissa löytyy hyviä poikkeuksia, mutta valitettavan yleistä tämä välinpitämätön asenne on vielä tänäkin päivänä. (Aboa Maren yksikönpäällikkö henkilökohtainen tiedonanto 28.10.2015)

4.6 Harjoittelumylly toiminta

Tiedustelin haastatteluissa mielipiteitä harjoittelumyllyn toiminnasta ja siihen mahdollisesti liittyvistä kehittämisideoista.

Harjoittelumylly on vaikuttanut harjoittelupaikkojen jakautumiseen tasaisemmin koulujen välille kuin ennen myllyä. Ennen myllyä harjoitteluvastaavat olivat suoraan yhteydessä varustamoihin ja ketä ”voiteli parhaiten” niin paikat jaettiin sen mukaan. Kehitettävää tietysti löytyy aina ja jonkinlainen kadettijärjestelmä voitaisiin myllyn toimintaan yhdistää. Kuitenkin harjoittelumylly on myös helpottanut koulujen välistä yhteistyötä siten, että voidaan yhdessä katsoa milloin harjoittelu sopisi parhaiten millekin koululle ja laaditaan lukujärjestykset sen mukaisesti, jotta harjoittelupaikat olisivat mahdollisimman tehokkaassa käytössä. (Axxellin koulutusjohtaja henkilökohtainen tiedonanto 2.10.2015)

Harjoittelumyllyn toiminta parani merkittävästi kun varustamot ottivat asian hoitaakseen. Aiemmin keskusteluyhteys pelkästään koulujen välillä ei ollut aina kovin toimivaa. Toiminta on parantunut entisestään, kun myllyä tuli pyörittämään yksi henkilö täysipäiväisesti. Kehittämisideana toimintaan olisi ohjelmaan tarkempi seuranta ja raportointi siitä, missä aluksissa harjoittelija on aikaisemmin ollut ja sen perusteella voitaisiin laajentaa osaamisaluetta muun tyyppisiin aluksiin. Eli parannettaisiin yksittäisen henkilön harjoittelun seuranta ja toteutumista. (Winnovan edustaja henkilökohtainen tiedonanto 6.10.2015)

Harjoittelumylly on parantanut kokonaisuudessaan harjoittelun toteutumista. Mylly on kuitenkin suhteellisen uusi yhdistys ja sen toimintaa kehitetään jatkuvasti. Harjoittelupaikkajärjestelmän pyörittäminen ei ole ihan yksinkertainen asia ja yhden täysipäiväisen henkilön palkkaaminen toiminnan pyörittämiseen on erittäin positiivinen asia. (Aboa Maren harjoitteluvastaava henkilökohtainen tiedonanto 23.10.2015)

Alusten erilaisuudesta johtuen harjoittelijoiden optimointi paremmin erilaisten alusten välillä olisi tärkeää. Toisilla aluksilla voi olla enemmän harjoittelumahdollisuuksia miehistön puolella ja toiset alukset soveltuvat paremmin päällystöharjoitteluun. On erittäin tärkeää, että harjoittelumyllylle annetaan palautetta harjoittelujakson jälkeen, niin mahdollisiin epäkohtiin harjoittelun toteutumisessa voidaan puuttua. (Suomen Varustamot ry:n edustaja henkilökohtainen tiedonanto 17.11.2015)

Harjoittelumylly toimii pääsääntöisesti erittäin hyvin. Tilanne on parantunut huomattavasti toimintaan ennen harjoittelumyllyn perustamista. Parannettavaakin myös kuitenkin löytyy. Ongelma ei niinkään ole suoranaisesti myllyn toiminnassa, vaan koulujen ja opiskelijoiden tulisi ottaa vastuuta harjoittelun toteuttamisesta vielä enemmän. Toisinaan harjoittelupaikan saatuaan opiskelija ei ota minkäänlaista kontaktia laivalle. Lisäksi koulut saattavat varata etukäteen harjoittelujaksoja, joita ei sitten olekaan mahdollista toteuttaa koska opiskelijalla onkin muuta koulutusta, eli harjoittelupaikkoja varataan turhaan. (VG-Shippingin edustaja henkilökohtainen tiedonanto 19.11.2015)

Myllyn toiminnassa on kyllä kehitettävää. On monia tapauksia, joissa melkein kaikki harjoittelupäivänsä suorittaneet eivät saa harjoittelupaikkoja, vaan harjoitteluun pyritään lähettämään opiskelijoita joilla harjoittelua on vähiten, mikä on tietyiltä osin ymmärrettävää. Tämä kuitenkin turhauttaa eteenpäin pyrkiviä opiskelijoita. Tämä aiheuttaa myös aluksilla turhautumista, jos harjoitteluun tuleva opiskelija ei ole kiinnostunut harjoittelun suorittamisesta. Lisäksi harjoittelijoiden tulisi olla selkeämmin yksilöityjä, eikä olla vain anonyymeja harjoittelijoita, jotka saavat harjoittelupaikan myllyn kautta. (Finnlinesin aluksen päällikkö henkilökohtainen tiedonanto 19.11.2015)

Opetushallitus pitää harjoittelumylyn toimintaa periaatteessa hyvänä. Kuitenkin harjoittelupaikkojen rajallinen määrä asettaa haasteita toimintaan. Vaikka toiminta on yhdestä paikasta koordinoitua, niin harjoittelupaikkojen vähyys aiheuttaa sen, ettei harjoittelumyly voi ratkaista kaikkia ongelmia. Myös opetushallitusta pyydettiin mukaan harjoittelumylyn toimintaan, mutta viranomaisena se ei ollut mahdollista, koska lain mukaan tällainen toiminta joka tukee koulutuksen järjestäjiä, on koulutuksen järjestävän tahon vastuualue. (Opetushallituksen edustaja henkilökohtainen tiedonanto 15.10.2015)

Monet varustamot pitävät harjoittelumylyn toimintaa hyvänä ratkaisuna vanhaan järjestelmään verrattuna. Varustamot haluavat harjoittelijoita eri kouluista, kun ennen tietyt varustamot olivat keskittyneet tiettyihin kouluihin. Harjoittelupaikkojen jako koulujen kesken on pyritty tekemään mahdollisimman oikeudenmukaisesti. Isommalle koululle on tarjolla enemmän harjoittelupaikkoja kuin pienemmälle koululle ja harjoittelupaikkojen määrä on pyritty suhteuttamaan opiskelijamäärään. Toki muitakin kriteereitä paikkojen jakoon on kuten esimerkiksi kielitaito. On selvää, ettei ruotsia osaamatonta harjoittelijaa voi laittaa harjoitteluun varustamoon, jonka pääasiallinen työkieli on ruotsi, tai vastaavasti päinvastoin. (Harjoittelumylyn koordinaattori henkilökohtainen tiedonanto 30.10.2015)

Suuremman ongelman harjoittelupaikkojen jakautumiselle aiheuttaa harjoittelujen ruuhkautuminen tiettyihin ajankohtiin. Esimerkiksi kesällä paikkoja on tarjolla lähes kaikille, mutta varsinkin syksyllä harjoitteluun tulevien opiskelijoiden määrä ruuhkautuu. Tähän ongelmaan on pyritty löytämään ratkaisua kaikkien koulujen edustajien kesken pidetyllä palaverilla, jossa käsiteltiin harjoitteluajankohtien laajentamista siten, etteivät kaikkien koulujen harjoittelut osu samaan ajankohtaan. Lisäksi pyrkimyksenä on, ettei yhdelle alukselle lähetetä samanaikaisesti useampaa alaikäistä harjoittelijaa. Laivoilla henkilökunta opastaa harjoittelijoita oman toimensa ohella ja tämä saattaa käydä raskaaksi myös henkilökunnalle, mikäli alukselle tulee monta ensimmäistä harjoitteluaan suorittavaa opiskelijaa. Tämän asian koordinointi ei ole aina ihan yksinkertainen tehtävä. (Harjoittelumylyn koordinaattori henkilökohtainen tiedonanto 30.10.2015)

4.7 Nuorten harjoittelu ja työskenteleminen

Nuorten alle 18-vuotiaiden henkilöiden työskentelyä laivoilla on rajoitettu merityöaikalaissa siten, että henkilö ei saa työskennellä kello 24 ja 05 välisenä aikana. Tämä pohjautuu suoraan kansainväliseen MLC:n sopimukseen. Kuitenkin nuoren henkilön suorittaessa harjoittelua aluksella, tätä aikarajoitusta ei ole käytössä. Niinpä eräänä haastattelukohtana olikin, että tulisiko nuorten työntekijöiden työskentelyä aluksella helpottaa, koska harjoittelua suoritettaessa rajoitusta ei ole.

Kyllä nuorten työntekeä aluksilla tulisi helpottaa. Se, että miten se tulisi toteuttaa on hankalampi kysymys. Suomalaista lakia tulisi muuttaa, mutta se ei kuitenkaan saa olla ristiriidassa kansainvälisten sopimusten kanssa. Tämä on tällainen ikuisuuskytymys. (Winnovan edustaja henkilökohtainen tiedonanto 6.10.2015)

Kyllä työnteon pitäisi olla nuorille merenkulkijoille helpompaa. Toki asia on monimutkainen ja sen muuttaminen ei ole aivan yksinkertainen tehtävä. Tämä olisi kuukausien ellei jopa vuosien projekti, mutta muutos pitäisi saada ensin MLC:n perusteisiin ja sitä kautta suomalaiseen lainsäädäntöön. (Aboa Maren harjoitteluvastaava henkilökohtainen tiedonanto 23.10.2015)

Ajatuksena on se, että yöaikaan ei töissä ole niin paljon henkilökuntaa kuin päiväsaikaan. Päivämiehenä työskentely on mahdollista myös nuorille. Harjoittelua suoritettaessa harjoittelijan mukana on aina työkaveri ja näin ollen työturvallisuusnäkökohta on otettu huomioon, joka ei välttämättä toteudu yötyössä. (Axxellin koulutusjohtaja henkilökohtainen tiedonanto 2.10.2015)

Nuorten työskentelyyn pitäisi saada jonkinlainen pykälä helpottamaan alle 18-vuotiaiden työskentelyä. Ikä ei saisi olla rajoite työskentelylle, jos henkilö haluaa sitä vapaaehtoisesti tehdä. Voitaisiin kehittää järjestelmä, jossa alle 18-vuotias ilmoittaisi halutessaan henkilökohtaisesti lomakkeen allekirjoittaessaan olevansa suostuvainen työskentelemään myös yöaikaan. (Finnlinesin aluksen päällikkö henkilökohtainen tiedonanto 19.11.2015)

MLC:hen perustuvan pykälän muuttaminen on erittäin hankalaa. Lisäksi kaikkien maiden lähtökohdat koulutuksen tasossa ja nuorten työllistymisessä eivät välttämättä ole täysin samalla tasolla. Kansainvälisellä tasolla on hyvä asia, että rajoitus on olemassa, vaikka yksilötasolla joidenkin mielestä rajoitus voi tuntua turhalta. Kuitenkin on melko lyhyt aika, jolloin henkilö on alle 18-vuotias ja omaa pätevyyskirjat, niin ongelma on suhteellisen marginaalinen. (Suomen Varustamot ry:n edustaja henkilökohtainen tiedonanto 17.11.2015)

Asiaa voidaan tutkia monelta kantilta. Ei voida sanoa yksiselitteisesti olisiko muutos hyvä vai huono asia. Laivatyö on kuitenkin suhteellisen rankkaa ja sisältää paljon vastuuta henkilökunnan määrän ollessa minimaalisella tasolla. Varsinkin nuorille tällainen vastuu voi olla liian suuri. Harjoittelua suorittaessa opiskelijalla ei ole samanlaista vastuuta, koska joku henkilökunnasta on aina harjoittelijan apuna. Toki on helppo ymmärtää myös se puoli, että opiskelijat haluavat päästä töihin käyttämään koulusta saatuja oppeja käytännön työelämään. (Harjoittelumyllyn koordinaattori henkilökohtainen tiedonanto 30.10.2015)

4.8 YT-pätevyyksiin tarvittava harjoittelu

Nykymuotoisessa koulutusjärjestelmässä YT-pätevyyden saaminen edellyttää opiskelijalta itseltään tarvittavan harjoittelupaikan hankkimista sekä myöskin sen kustantamista. Lainsäädännön mukaan toisen asteen koulutuksen tulisi olla opiskelijalle maksutonta. YT-pätevyys ei olekaan tutkinto vaan lisäpätevyys, jolloin kouluilla ei ole velvollisuus sitä kustantaa, eikä nykyisen opetussuunnitelman mukaisesti sitä edes ajallisesti järjestää. YT-pätevyyksien merkittävä väheneminen aiheuttaa paineita varsinkin pientonniston miehityksiin, mikäli aikaisemman YT-pätevyyden omaavan henkilön tilalle tulisi jatkossa palkata kaksi henkilöä. YT-pätevyyskirjojen hankinnalla on myös merkitystä harjoittelupaikkojen kokonaismäärän osalta. Mikäli kaikki opiskelijat suorittaisivat YT-pätevyyskirjat, voi harjoittelupaikkojen rajallinen määrä aiheuttaa viivästymistä myös vahtiperämiesopiskelijoiden opintojen osalta.

Mikäli opiskelija haluaa YT-pätevyyden, tulee harjoittelu kustantaa itse. Harjoittelupaikan saamisen suhteen harjoittelumylly ja koulu voivat osittain avustaa, mutta YT-

harjoittelupaikkaa hakevat opiskelijat menevät eri listalle kuin vasta ensimmäisen pätevyyskirjan harjoittelupaikkaa hakevat opiskelijat. Ensimmäistä harjoittelupaikkaa hakevat ovat harjoittelupaikkojen jakamisessa etusijalla. (Axxellin koulutusjohtaja henkilökohtainen tiedonanto 2.10.2015)

YT-pätevyyksien tarpeellisuudesta ja miehitystodistuksista tulisi sopia merimiesunionin, varustamoyhdistyksen ja Trafin kesken. Koulut eivät voi nykyisellä mallilla kouluttaa molempia pätevyyskäsikö kaikille opiskelijoille. Ongelmaksi muodostuvat puuttuva rahoitus ja harjoittelupaikkojen rajallisuus. (Winnovan edustaja henkilökohtainen tiedonanto 6.10.2015)

Koulutuksen järjestäjän mahdollisuudet YT-pätevyyskäsikö tarvittavan harjoittelun järjestämiseksi opiskelijoille ovat rajalliset. Opiskelijan tulee itse maksaa tarvittava ylimääräinen harjoittelu, mikä on varsinkin nuorille hankalaa. Kuitenkin lisääntyneet koululaivasopimukset eri varustamojen kautta ovat avanneet sellaisen mahdollisuuden, että mikäli näillä aluksilla ei ole ensimmäiseen pätevyyskäsikö harjoittelua suorittavia opiskelijoita, ne mahdollisesti voisivat ottaa YT-harjoittelijoita joskus jopa ilmaiseksi. Tämä on kuitenkin vielä keskustelun alla. (Aboa Maren harjoitteluvastaava henkilökohtainen tiedonanto 23.10.2015)

Osa varustamoista on omalta osaltaan tullut vastaan YT-pätevyyskäsikö suorittamisessa siten, että opiskelija voi tulla suorittamaan tarvittavat 60 lisäharjoittelupäivää ilman erillistä kustannusta. Kuitenkin käytännöt vaihtelevat varustamokohtaisesti. Tähän tulisi saada selkeä linja kaikkien toimijoiden kesken. On varustamon intressi järjestää tarvittava lisäharjoittelu, jotta varustamo saa työvoimaa jatkossakin, mutta ei ole mielekäsikö kouluttaa opiskelijoita jos muut varustamot palkkaavat koulutetut henkilöt töihin. YT-pätevyyskäsikö omaavilla henkilöillä on erittäin suuri merkitys tulevaisuudessakin varsinkin pienempien alusten osalta. Sinänsä YT-pätevyyskäsikö tarvittavan harjoittelun lisääntyminen on pelkästään positiivinen asia. (VG-Shippingin edustaja henkilökohtainen tiedonanto 19.11.2015)

Lähtökohtaisesti tulisi pyrkiä siihen, että opiskelijat saavat yt-pätevyyskäsikö, sillä tämä antaa laajemmat mahdollisuudet työpaikkojen saantiin ja sitä kautta edesauttaa opiskelijoiden

meripäivien keräämistä seuraavan tason pätevyyskirjoja varten. Harjoittelun suorittamisen suhteen voitaisiin harkita erilaisia mahdollisuuksia, esimerkiksi simulaattorikoulutuksen lisäämistä. Vaatimus 120 päivän harjoittelusta tulee kansainvälisestä sopimuksesta, mutta kansallisella tasolla Trafi voisi esittää erilaisia vaihtoehtoja sen suorittamiseen. (Finnlinesin aluksen päällikkö henkilökohtainen tiedonanto 19.11.2015)

YT-pätevyysien väheneminen ei näy vielä suoraan varustamojen toiminnassa vaan aikaa myöten, kun YT-pätevyyden omaavat henkilöt alkavat eläköityä. Varsinkin pienemmille aluksille YT-pätevyydet ovat tärkeässä roolissa. Suomen Varustamot ry:n tuleekin keskustella jäsenvarustamoidensa kanssa eri mahdollisuuksista, miten voidaan jatkossakin taata YT-pätevyysien hankinta merenkulkijoille. Osatutkintomalli ja sitä kautta saatava rahoitus voisi olla toimiva ratkaisu. Lisäksi olisi hyvä jos YT-pätevyys voitaisiin suorittaa esimerkiksi kotimaan liikenteessä olevissa pienemmissä aluksissa jottei ensimmäistä harjoitteluaan suorittavien opiskelijoiden eteneminen viivästy, koska harjoittelupaikkoja on kuitenkin tällä hetkellä rajallinen määrä. (Suomen Varustamot ry:n edustaja henkilökohtainen tiedonanto 17.11.2015)

YT-pätevyysien väheneminen ei heti suoraan näy aluksilla. Nykyisten YT-pätevyyden omaavien henkilöiden siirtyessä eläkkeelle asia konkretisoituu enemmän. Trendinä on ollut jo pidemmän aikaa, että uusiin miehistystodistuksiin ei enää YT-pätevyyksiä kirjata samassa mittakaavassa kuin aiemmin. Asia ei myöskään mene suoraan siten, että jos yksi YT-pätevyys poistuu, niin tilalle tulisi kaksi henkilöä. YT-pätevyys ei ole olemassa siksi että miehistys olisi automaattisesti pienempi, vaan se lisää joustavuutta työtehtävien välillä aluksella. Miehistystä katsotaan kokonaisuutena ja varustamoiden ehdotuksen mukaan Trafi katsoo mitä voidaan pitää turvallisena minimimiehistyksenä kuultuaan merenkulun työmarkkinajärjestöjä ja työsuojeluviranomaisia. (Trafin edustaja henkilökohtainen tiedonanto 9.10.2015)

Opetushallituksessa otetaan YT-pätevyysien suorittaminen tarkasteluun samalla, kun koko tutkinnon perusteet avataan ja koulutuksen kestoa laajennetaan. Nykyiselläänkin molempien osa-alueiden teoriapuoli tulee kaikille ja ainoastaan harjoittelu jää puuttumaan. Hyödyllistä toki olisi YT-pätevyysien saaminen opiskelijoille. Vaikka varsinaisten YT-pätevyysien määrä miehistystodistuksissa pieneneekin, niin tietysti molempien pätevyysien omaavalla työnhakijalla on laajemmat mahdollisuudet työnhakuun kuin vain

kansi- tai konepuolen pätevyudet omaavalla henkilöllä. (Opetushallituksen edustaja henkilökohtainen tiedonanto 15.10.2015)

Harjoittelumyllyn osalta YT-pätevyudet vaikuttavat siten, että YT-harjoitteluun tulevat henkilöt ovat harjoittelupaikkoja jaettaessa viimeisenä jonossa. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että myllyn kautta jaettaviin harjoittelupaikkoihin YT-kirjojen suorittajia on mahdollista ottaa ainoastaan kesäisin. Osaltaan tätä tilannetta helpottaa oppilaitosten itse auditoimat koulualukset, joiden kautta YT-pätevyyden suorittaminen onnistuu helpommin. Varsinkin monet pienemmät varustamot vaativat edelleen kyseisen pätevyyden suorittamista, mikä on hieman ongelmallista harjoittelupaikkojen määrän, opiskelujen keston ja harjoittelun rahoittamisen suhteen. (Harjoittelumyllyn koordinaattori henkilökohtainen tiedonanto 30.10.2015)

4.9 Ammattikoulutuksen rahoitusmalli

Merenkulun perustutkinnon nimellisaajuus on tällä hetkellä 180 osaamispistettä ja kolme vuotta. Koulut saavat tällä hetkellä rahoitusta kolmen vuoden mukaan ja niillä on mahdollisuus hakea lisärahoitusta yhdeksi vuodeksi, jotta opiskelijat saisivat tutkinnon lisäksi myös riittävän harjoittelumäärän täyteen. Tämä ei kuitenkaan siltikään aina riitä rajallisten harjoittelupaikkojen vuoksi. Myös rahoitusmallia ollaan uudistamassa tutkintouudistuksen avaamisen myötä.

Merenkulun koulutustoimikunnassa on käyty keskustelua ammattikoulutuksen rahoitusmallista. On enemmänkin sääntö kuin poikkeus, että vahtiperämiehen koulutusta 360 päivän harjoittelu mukaan lukien ei ole mahdollista suorittaa kolmessa vuodessa. Rahoitus tulisi olla suhteessa todelliseen koulutuksen suoritus aikaan. Osatutkintoihin perustuvaa rahoitusta tulisi harkita vahvasti merenkulun ammattikoulutuksen perusteita uudelleen tarkasteltaessa. (Suomen Varustamot ry:n edustaja henkilökohtainen tiedonanto 17.11.2015)

Koulutuksen rahoitusjärjestelmä tulee muuttumaan muutaman vuoden sisällä. On mahdollista, että jatkossa koulut eivät saisi rahaa sen perusteella paljonko oppilaita on sisällä milläkin hetkellä, vaan osa rahoituksesta tulisi määräytymään suoritetusta tutkinnosta tai tutkinnon osista. Tietty perusosa rahoituksesta tulisi säilymään, mutta jatkossa ollaan menossa yhä enemmän siihen suuntaan, että painotetaan enemmän koulutuksen tuloksia. (Opetushallituksen edustaja henkilökohtainen tiedonanto 15.10.2015)

Mikäli harjoittelun määrää saadaan lisättyä 30 osaamispistettä, jotta täysimääräinen harjoittelu saadaan suoritettua, niin silti jätetään vielä mahdollisuus tutkinnon yksilölliseen pidentämiseen. Yksilöllisesti pidennetty tutkinto voisi sisältää esimerkiksi YT-pätevyyteen vaadittavan lisäharjoittelun. Rahoituksen painottuessa suorituksiin tai niiden osiin, voitaisiin myös tämä lisäharjoittelun rahoitus ottaa mukaan keskusteluun. Koulu maksaisi ensin opiskelijan lisäharjoittelun ja voisi sitten jälkeinpäin saada tämän osuuden takaisin valtiolta suoritettun osatutkinnon rahoituksen perusteella. Toki rahoituksen järjestäminen on vielä uusi asia kaikille, mutta tällainen malli tulee selvittää. (Opetushallituksen edustaja henkilökohtainen tiedonanto 15.10.2015)

4.10 Ammattikoulutuksen ja ammattikorkeakoulutuksen jako

Haastatteluissani otin esille myös ammattikoulutuksen ja ammattikorkeakoulutuksen selkeämmän jaon. Ajatuksena oli, että tulisiko perämiesten koulutus siirtää kokonaan ammattikorkeakouluasteelle ja ammattikoulun puolella keskittyttäisiin miehistön kouluttamiseen. Tämä osaltaan vähentäisi vahtiperämiesten koulutusta ja samalla poistuisi ammattikoulupuolelta tarve vahtiperämiehen tutkintoajan pidentämiseen sekä tutkinnon laajentamiseen 30 osaamispisteellä.

Tällaista vaihtoehtoa tulisi tarkastella. On syytä keskustella, onko saman koulutuksen järjestäminen kahdella asteella järkevää. Vahtiperämiehiä koulutetaan tällä hetkellä liikaa suomalaisen kauppalaivaston tarpeisiin nähden. Sekamiehityksen lisääntymiseen tulisi reagoida myös aloituspaikkoja tarkasteltaessa. Koulujen tulisi herätä tilanteeseen ja suhteuttaa opiskelijamääriä todellista koulutustarvetta vastaavaksi. Tällä hetkellä moni

vahtiperämiehen pätevyyskirjan omaava henkilö työskentelee miehistötasolla, koska perämiehen työpaikkoja ei ole riittävästi tarjolla. Koulutuspaikkojen jakautumista kansi- ja konepuolen välillä tulisi myös tarkastella tässä yhteydessä. Konepuolella pätevistä konepäällystöstä on ajoittain jopa pulaa. (Suomen Varustamot ry:n edustaja henkilökohtainen tiedonanto 17.11.2015)

Kyllä mielestäni tätä vaihtoehtoa tulisi harkita. Päällystökoulutus on kuitenkin melko vaativaa ja siinä olisi mielestäni hyvä olla muutama vuosi lisää ikää ja elämäkokemusta. Toisen asteen koulutukseen hakeutuvat innokkaimmat merille haluavat ja se on hieno asia, että on mahdollista aloittaa merillä työskentely nuorena. Kuitenkaan koulutuksen kesto ei juurikaan pidentyisi jos vahtiperämiesopinnot voisi suorittaa vasta ammattikorkeakoulussa. Tämä helpottaisi myös harjoittelupaikkojen koordinoitua, kun koulutusmäärät pienenisivät. On harmi, jos tällä hetkellä joku hyvin motivoitunut opiskelija jää ilman harjoittelupaikkaa sen vuoksi, että paikan vie joku sellainen, kuka ei ole niin motivoitunut ja hakeutuu uudelle koulutuslalle. (Harjoittelumyllyn koordinaattori henkilökohtainen tiedonanto 30.10.2015)

Hallinnollista yhteistyötä koulujen ja koulutustasojen välillä tulisi entisestään lisätä ja myös paikakkuntakohtaista yhteistyötä laajentaa. Tällä hetkellä Suomessa on kahdeksan merenkulun koulusta järjestävää oppilaitosta. Vertailuna Ruotsissa oppilaitoksia on kaksi. Mikäli oppilaitosten määrää ei suoraan vähennettäisi, niin koulut voisivat tehdä yhteistyötä erikoistumalla tiettyyn koulutukseen, jota muut oppilaitokset puolestaan hyödyntäisivät ja tällaisella yhteistyöllä voitaisiin hakea säästöjä koulutuksen järjestämiseen. Vastaavasti voitaisiin hyödyntää myös tietyn erikoisosaamisalueen opettajaa kaikissa oppilaitoksissa, eikä kaikilla tarvitsisi olla omaa opettajaa, jolloin myös koulutuksen laatua voitaisiin parantaa. (Suomen Varustamot ry:n edustaja henkilökohtainen tiedonanto 17.11.2015)

Tässä ehdotuksessa on sekä hyviä ja huonoja puolia. On hyvä asia, että nuoret innokkaat opiskelijat pääsevät aikaisin merille ja myös tekemään niitä töitä, johon haluavat kouluttautua. Toisaalta tällainen malli vähentäisi vahtiperämiesten koulutusta ja selkeyttäisi harjoittelujärjestelmää. Tätä asiaa tulisi ainakin tutkia kunnolla. Sanoisin, että järjestelmä on melko toimiva tällä hetkellä, mutta olisin kyllä kiinnostunut saamaan lisää tietoa asiasta. (Aboa Maren harjoitteluvastaava henkilökohtainen tiedonanto 23.10.2015)

Mikäli tullaan siihen pisteeseen, että vahtiperämiesten koulutuspaikkoja tulee vähentää, niin tämä olisi helpoin ja ehkä järkevin ratkaisu sen toteuttamiseen. Jos perämiesten työnsaantimahdollisuuksia ei pystytä lisäämään suomalaisilla varustamoilla tai kansainvälisen yhteistyön kautta niin jonkin näköisiä ratkaisuja on haettava. (Winnovan edustaja henkilökohtainen tiedonanto 6.10.2015)

Toisen asteen koulutuksen käyneet ovat niitä, jotka usein miten jäävät työskentelemään merille. Ehkä näkisin uudistustarpeen enemmänkin siinä, että ammattikorkeakoulutasolla koulutettaisiin pelkästään management levelin opintoja. Mikäli opiskelija on käynyt lukion, hänen tulisi suorittaa sen jälkeen vahtiperämiehen ammattitutkinto ja sitä kautta hakeutua ammattikorkeakoulutukseen. (Axxellin koulutusjohtaja henkilökohtainen tiedonanto 2.10.2015)

Ammattikoulutuksen keskittäminen pelkästään miehistötasolle ei välttämättä ole oikea ratkaisu. Voidaan pohtia, mikä on suomalaisen miehistön tarve ylipäätään tulevaisuudessa. Vahtiperämiesopiskelijoiden tulisi lähteä enemmän työn perässä ulkomaille, ala on kuitenkin hyvin kansainvälinen. Enemmänkin tulisi lisätä edelleen yhteistyötä koulujen välillä. Tietty oppilaitos voisi erikoistua tiettyyn koulutuksen osa-alueeseen jonka palveluja muut koulut sitten käyttäisivät. Ehkä yhteistyö kilpailevien koulutuksenjärjestäjien taholta voi olla kuitenkin haasteellista. (VG-Shippingin edustaja henkilökohtainen tiedonanto 19.11.2015)

Vahtiperämiehien koulutusmäärät ovat nykytasolla liian korkeita, jotain uudistuksia järjestelmään tulisi tehdä. Koulutuspaikkoja ja jopa -paikkakuntia tulisi vähentää. Mikäli päällystökoulutus siirrettäisiin kokonaan ammattikorkeakouluasteelle, tulisi koulutusta uudistaa enemmän käytännönläheisemmäksi. Tällä hetkellä ammatillisesti pätevämpiä vahtiperämiehiä valmistuu ammattikoulun puolelta. (Finnlinesin aluksen päällikkö henkilökohtainen tiedonanto 19.11.2015)

Merenkulun peruskoulutuksen sisältöä uudistettaessa voidaan ottaa tällainenkin ajatus esille. Tästä on aika ajoin käyty keskustelua, mutta nykyinen järjestelmä on koettu siinä määrin toimivaksi, ettei muutoksiin ole ryhdytty. Ammattikorkeakoulutuksessa arvostetaan

ammattikoulutuksen käyneitä käytännön osaamisessa. Toki jos aletaan keskustella resurssien tehostamisesta, niin siinä mielessä ratkaisussa voisi olla ideaa. Opetushallituksella ei ole kuitenkaan intressiä nykyistä järjestelmää lähteä muuttamaan vaan mikäli nykyinen tilanne koetaan hankalana tulee aloite tapahtua muualta. (Opetushallituksen edustaja henkilökohtainen tiedonanto 15.10.2015)

5 Yhteenveto

Harjoittelun laadusta oltiin pääasiassa yhtä mieltä kaikkien toimijoiden kesken siinä mielessä, että kehitettävää löytyy. Koulut pyrkivät suuntaamaan vastuuta enemmän varustamoiden suuntaan, kun taas varustamoiden puolelta kehitettävää nähdään enemmän opiskelijan omassa asenteessa ja yhteistyössä koulujen kanssa. Lisäksi nykyisillä miehityksillä ja kiireisellä aikataululla ei ole mahdollista siirtää vastuuta enemmän aluksien suuntaan. Ongelmana nähdään myös harjoittelijoiden suuri määrä harjoittelupaikkoihin nähden. Opiskelijamääriä tulisi vähentää, jotta harjoittelupaikkoja riittäisi paremmin kaikille opiskelijoille.

Varustamotukien sitominen harjoittelupaikkoihin jakoi mielipiteitä. Osan haastateltavien mielestä olisi hyvä asia, jotta tuet olisivat sidoksissa harjoittelupaikkojen järjestämiseen kuten Ruotsissa. Toisaalta ilmeni huoli harjoittelun laadusta, jos harjoittelu olisi joillekin varustamolle vain pakon sanelemaa tukien saamisen takaamiseksi. Olen samaa mieltä asiasta, että harjoittelun tulee perustua vapaaehtoisuuteen, jotta harjoittelun laatua voitaisiin pitää paremmin yllä.

Yhteisenä intressinä kaikilla toimijoilla on yhteistyön parantaminen koulujen ja alusten välillä. Laivoilla harjoitteluvastaavina toimiville henkilöille tulisi järjestää lisäkoulutusta harjoittelijoiden ohjaamiseen ja antaa selkeämmät perusteet siihen, mitä kultakin harjoittelujaksolta odotetaan.

Harjoitteluvaihtoehtojen avaamista pidettiin onnistuneena uudistuksena. Osaltaan keskusteluissa nousi esiin tiettyjen rajoitusten tarkempi tarkastelu. Ulkomaanliikenteessä olevan aluksen rajoitusta voitaisiin osittain laajentaa koskemaan myös tiettyjä kotimaanliikenteessä olevia aluksia. Samoin 500 GT rajoitusta tulisi mahdollisesti pohtia. On olemassa kotimaanliikenteessä operoivia alle 500 GT aluksia, joilla harjoittelu voi olla täysin relevanttia opintojen kannalta.

Oppilaitosten yhteisen koululaivan hankintaa yhteistyössä jonkin varustamon kanssa pidettiin harkittavana vaihtoehtona. Ongelmaksi nähtiin suurimmalta osalta rahoituksen järjestäminen ja kulujen jakaminen. Tähän asiaan tullaan varmasti ottamaan paremmin kantaa Aboa Maren tulevassa selvityksessä koulualuksen hankinnasta.

Kurssien hyväksymistä helpommin rahoituksen varmistamiseksi pidettiin osittain todellisena ongelmana. Rahoituksen kiristäminen entisestään aiheuttaa oppilaitoksille paineita, joka puolestaan voi johtaa koulutuksen tason laskuun. Opiskelijamääriä vähentämällä voitaisiin nostaa osaltaan oppilaiden tasoa siten, että merenkulkualalle hakeutuvien motivaatio opiskelua kohtaan olisi suurempi, jos kouluun pääsy olisi entistä vaikeampaa.

Kadettijärjestelmän kehittäminen jakoi myöskin mielipiteitä. Monissa haastatteluissa tuli ilmi, että aihetta tulisi tutkia huomattavasti laajemmin, jotta kokonaiskuva mahdollisesta kadettijärjestelmästä ja sen toteutuksesta olisi selkeämpi. Tällä hetkellä kadettijärjestelmän kehittäminen Suomessa tällaisilla koulutusmäärillä ei ole järkevää. Työnantajapuolelta suurempana ongelmana nähtiin sekamiehityssopimusten tiukka kontrollointi, jota avaamalla voitaisiin paremmin turvata myös kotimaisen alipäällystön työllistyminen kotimaisilla aluksilla.

Harjoittelumyllyn toimintaan oltiin yleisellä tasolla varsin tyytyväisiä. Järjestelmä koettiin toimivaksi sekä päällekkäistä työtä vähentäväksi. Toki myös kehitysehdotuksia löytyi harjoittelumyllyn toimintaan. Harjoittelupaikkojen koordinoitua erityyppisten alusten välille tulisi selkeyttää. Kaikki alukset eivät sovellu kaiken tyyppiseen harjoitteluun, vaan

osa sopii paremmin miehistön ja osa päällystön kouluttamiseen. Opiskelijoiden vastuuta omasta harjoittelusta korostettiin.

Nuorten työskentelyn helpottamisen suhteen oltiin osittain sitä mieltä, että asiaa voisi ainakin pohtia. Ongelman muodostaa kuitenkin kansainvälinen MLC-sopimus, jonka Suomi on ratifioinut. Tämän muuttaminen on erittäin hankalaa. Ongelma ei kuitenkaan ole merkittävä nuorten työllistymisen kannalta, sillä aika, jolloin nuorella on pätevyyskirjat ja hän on alle 18-vuotias on joka tapauksessa melko lyhyt. Ehdotuksena tuli esille jonkinlaisen erillissopimuksen laatiminen, jolla nuori henkilö ilmoittaisi vapaaehtoisuutensa myös yöaikaan tapahtuvaan työskentelyyn. Mielestäni ongelma on kuitenkin melko marginaalinen eikä käytäntöön ole mielestäni mielekästä tehdä muutoksia.

YT-pätevyyskysien suorittaminen tulevaisuudessa nähtiin tarpeellisenä tietyille osalle opiskelijoista. Harjoittelupaikkojen rajallisuuden vuoksi on kuitenkin turhaa, että kaikki opiskelijat suorittaisivat YT-pätevyyden. YT-pätevyyskysien suorittamiseen on pyritty hakemaan jo ratkaisuja osittain harjoittelun maksuttomuudella. Pienempiä aluksia operoiville varustamoille tarve on laajempi kuin isoja aluksia operoiville varustamoille.

60 päivän lisäharjoittelun suorittamisen mahdollisuuksia tulisi laajentaa enemmän kotimaan aluksilla tapahtuvaan harjoitteluun ja mahdollisesti simulaattoriharjoittelun lisäämisellä. Ei ole mielekästä, että lisäpätevyyttä suorittavat harjoittelijat vievät harjoittelupaikkoja ensimmäistä pätevyyskirjaa suorittavilta opiskelijoilta ja näin ollen viivästyttävät vahtiperämiesten tai vahtikonemestarien harjoittelupäivien kertymistä. Harjoittelumylyn ja koulujen tekemällä sopimuksella harjoittelupaikkojen koordinointi onkin jo nyt pyritty tekemään sellaiseksi, että YT-pätevyyttä suorittavat opiskelijat ovat harjoittelupaikkojen jakamisessa alemmalla prioriteetilla.

Ammattikoulutuksen ja ammattikorkeakoulutuksen jakoa tulisi jollakin tavalla selkeyttää. Nykyisessä mallissa vahtiperämiesten koulutuksen järjestäminen kahdella koulutusasteella ei ole koulutettavien suuren määrän sekä resurssien tehokkaan käytön kannalta järkevää. Se miten koulutuksia tulisi jakaa tai yhdistää aiheuttaa mielipide-eroja.

Ammattikoulutuksen käyneitä vahtiperämiehiä pidetään ammatillisesti pätevämpinä kuin ammattikorkeakoulun käyneitä. Jos vahtiperämiesten koulutus keskitettäisiin ammattikorkeakouluun, tulisi koulutuksen järjestämistä muuttaa käytännönläheisemmäksi. Vastaavasti perämieskoulutuksen keskittäminen toiselle asteelle toisi haasteita lukion käyneiden koulutuksen järjestämiseen.

Yhtä mieltä oltiin kuitenkin siitä, että sekä oppilaitostasojen että oppilaitospaikkakuntien yhteistyötä tulisi tiivistää. Toisen ja kolmannen asteen koulutuksen yhteistyön tehostamista ollaankin jo pitkälti toteutettu monella paikkakunnalla. Paikkakuntien yhteistyötä tulisi sitä vastoin parantaa huomattavasti. Oppilaitokset voisivat enemmän erikoistua jonkin tietyn erikoisalueen kouluttamiseen, jonka palveluja muut oppilaitokset sitten voisivat hyödyntää.

6 Työn tarkastelu

Tutkimustyöni kokonaisuudessaan oli erittäin mielenkiintoinen. Eri toimijoiden haastattelut antoivat hyvin laaja-alaista näkemystä koulutuksen kokonaiskuvasta. Haastattelut olivat keskustelun kaltaisia avoimia keskusteluja, joissa haastateltavat saivat kertoa omia näkemyksiään ja mielipiteitä esittämieni kysymysten pohjalta. Lisäksi pohjatyön tekeminen haastatteluihin ja materiaalin analysointi oli joskin aikaa vievää, mutta antoisaa.

Tavoitteeni harjoittelun toteutumisen osalta tulevaisuudessa onnistui osittain, sillä uusi tutkintorakenneuudistus vahtiperämieskoulutuksen osalta on valmistelun alla ja tämän on tarkoitus tulla voimaan 1.8.2017. Tässä tutkintorakenteessa 360 päivän vaadittu ohjattu harjoittelu sisältyy koulutukseen täysimääräisenä. Toki tarkkaa tietoa ei vielä ole sen sisällöstä, mutta tarkoituksena on pidentää vahtiperämiesten koulutusta toisella asteella 30 osaamispistettä. Tarkoituksena on pohtia koko tutkintorakenteen avaamisen myötä muita mahdollisia korjauksia ja tarkennuksia vahtiperämiesten koulutukseen.

Osaltaan haastatteluissa tuli esille hyviä ja konkreettisia ehdotuksia harjoittelun ja koulutusjärjestelmän parantamiseksi. Monista asioista jäi kuitenkin sellainen mielikuva, että tietoa ei ole saatavilla kaikista aiheista tarpeeksi ja moni toimija haluaisikin saada konkreettista lisätietoa joidenkin kysymysten osalta. Tämä antaa mahdollisuuden jatkotutkimuksiin vielä tarkemmilta osa-alueilta. Toki tiettyjä projekteja on jo tehty tai suunnitteilla, kuten HAKE-raportti, jossa selvitettiin harjoittelun kehittämistä merenkulun koulutuksessa ja oppilaitosten yhteiskäytössä olevan koulutusaluksen mahdollisen hankinnan selvitysprojekti.

Kokonaisuudessaan näkisin tärkeimmäksi tekijäksi koulutuksen kehittämisen ja kehittymisen kannalta sen, että kaikki alan toimijat saadaan keskustelemaan asioista avoimesti yhdessä. Jonkinlaisia muutoksia Suomen merenkulun koulutuksessa tarvitaan jatkossakin. On se sitten kadettijärjestelmän luominen, kansainvälisen yhteistyön lisääminen, koulujen välisen yhteistyön lisääminen tai jokin muu asia, niin muutosten aikaansaamiseksi ja niiden toteuttamiseksi tarvitaan kaikkia tahoja miellyttävä kompromissi.

Lähdeluettelo

- Anttila, R. & Salmenhaara, T. (toim.) (2011). *Merenkulkualan koulutuksen tila ja kehittämistarpeet*, Opetushallituksen tutkimus 2011:5
http://www.oph.fi/download/131319_Merenkulkualan_koulutuksen_tila_ja_kehittamistarpeet.PDF (haettu 1.9.2015)
- Berg, J. (2015) *Kadettsystemet – Har kadettsystemet blivit nödvändigt i finsk sjöfart?*
Merikapteenin koulutusohjelman opinnäytetyö Yrkeshögskolan Novia, Tekniikan– ja liikenteen ala, Turku
- European Maritime Safety Agency (EMSA). (2011) *Report on the inspection of the Maritime Education, Training & Certification System in Finland in accordance with Directive 2008/106/EC*
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2011/0239
<http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2011/FI/1-2011-555-FI-F1-1.Pdf> (haettu 14.9.2015)
- International Shipping Federation (ISF). (i.v.) *Manila Amendments to the STCW Convention – A Quick Guide for Seafarers*
<http://maritimcookislands.com/images/downloads/ics-isf-quick-guide-to-manila-amendments.pdf?phpMyAdmin=468c4e449b59t7643f2c9> (haettu 1.11.2015)
- Karkama, M. (2002:12) *Merenkulun ohjatun harjoittelun (työssäoppimisen) toteutukseen ja laatujärjestelmien toimivuuteen liittyvä tutkimus toisen asteen ammatillisissa perustutkinnoissa ja ammattikorkeakouluissa*. Opetushallituksen moniste
- Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi). (i.v.) *Kansainväliset sopimukset*
http://www.trafi.fi/merenkulku/saadokset/kansainvaliset_sopimukset (haettu 13.9.2015)

Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi). (2014) *STCW Manilan muutokset – huomioitavaa*
http://www.trafi.fi/filebank/a/1400238894/84938e43ea109f4602da61c989391e62/14734-Tiedote_Stcw_20140516.pdf (haettu 13.9.2015)

Merityöaikalaki 9.4.1976/296 www.finlex.fi (haettu 28.8.2015)

Opetushallitus (OPH). (2014) *Ammatillisen perustutkinnon perusteet – Merenkulkualan perustutkinto 2014*
http://www.oph.fi/download/162883_merenkulkualan_pt_01082015.pdf (haettu 26.8.2015)

Opetushallitus (OPH). (i.v.) *Opetus- ja kulttuuritoimen rahoitusjärjestelmän raportit*
<http://www.vos.uta.fi/rap/raportti.html#p> (haettu 3.9.2015)

OPH:n rahoittama tutkimushanke. (2015) *HAKKE – Merenkulkualan työssäoppimisen resurssien kehittäminen*

Opintopolku. (i.v.) *Merenkulkualan perustutkinto/tutkinnon muodostuminen*
<https://eperusteet.opintopolku.fi/#/fi/esitys/378420/ops/rakenne> (haettu 26.8.2015)

Salo, T. (2012) *Uudet STCW-vaatimukset merenkulun koulutuksessa – Koulutuksen toteutus miehityssopimusten vaatimuksissa*. Merikapteenin koulutusohjelman opinnäytetyö
 Yrkeshögskolan Novia, Tekniikan– ja liikenteen ala, Turku

TE-keskus. (i.v.) *Merenkulkualan työttömyysaste Suomessa*. Tilasto

Tilastokeskus. (2014) *Ammattikorkeakoulujen opiskelijat ammattikorkeakoulun, koulutusmaakunnan, koulutuksen ja koulutustyyppin mukaan 2001-2014*
www.stat.fi (haettu 3.11.2015)

Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyyydestä 166/2013
www.finlex.fi (haettu 1.9.2015)

Opetus- ja kulttuuriministeriö (OKM). (2012) *Koulutus ja tutkimus vuosina 2011-2016 – Kehittämissuunnitelma*, Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisu 2012:1

<http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Julkaisut/2012/liitteet/okm01.pdf?lang=fi>
(haettu 3.9.2015)

LIITTEET

Liite 1. Määritelmiä

Liite 2. Vahtiperämiehen tutkinnon 180 osp minimisuoritusvaatimukset

Liite 3. Esimerkki vahtiperämiehen harjoittelupäivien hyväksymisestä

Liite 4. EMSA:n huomautukset

GT (Gross tonnage) tarkoittaa aluksen kokonaisvetoisuutta.

EMSA (European Maritime Safety Agency) Euroopan meriturvallisuusvirasto, joka kuuluu Euroopan Unionin erillisvirastoihin.

ILO (International Labour Convention) Kansainvälinen työntekijöiden oikeuksia ja lainsäädäntöä valvova järjestö.

IMO (International Maritime Organization) Kansainvälinen merenkulkujärjestö, jonka tavoitteena on kansainvälisten merenkulun turvallisuuden ja merien saastumisen ehkäiseminen.

MLC (Maritime Labour Convention) ILO:n alainen merimiesten oikeuksia ja lainsäädäntöä valvova järjestö.

OKM (Opetus- ja kulttuuriministeriö) johtaa ja kehittää Suomen koulutuspolitiikkaa.

OPH (Opetushallitus) määrää tutkintoperusteista toisella asteella.

Osp (opintosuorituspiste) on ammatillisen perustutkinnon peruslaskentayksikkö, vastaa n. 1,5:ttä opintoviikkoa.

STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers) on IMO:n merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva yleissopimus.

SV (Suomen Varustamot ry) on elinkeino- ja työmarkkinapoliittinen edunvalvontajärjestö.

Trafi (Liikenteen turvallisuusvirasto) vastaa liikenteen viranomaistehtävistä, kehittää turvallisuutta, edustaa Suomea merenkulun säädöstöä laativissa järjestöissä sekä raportoi EU:lle. Lisäksi Trafi määrittää alusten miehityksen, myöntää laivaväen pätevyyskirjat ja todistukset sekä pitää alus- ja merimiesrekisteriä.

YT-pätevyys (yleistoimipätevyys) on pätevyys, jossa henkilö voi toimia sekä kansi-, että konepuolen tehtävissä.

Vahtiperämiehen tutkinnon 180 osp minimisuoritusvaatimukset LIITE 2

Pakolliset tutkinnon osat 35 osp

Navigaatio, **8 osp**

Laivakonetekniikka, **11 osp**

Turvallisuus- ja turvakoulutus, **6 osp**

Kansivahtimiehen tehtävät, **10 osp**

Pakolliset tutkinnon osat 100 osp

Operatiivisen tason navigaatio, **50 osp**

Operatiivisen tason merikuljetustekniikka, **25 osp**

Merimiestaito ja johtaminen, **20 osp**

Radioviestintä, **5 osp**

Yhteiset tutkinnon osat 35 osp

Viestintä- ja vuorovaikutusosaaminen, **11 osp**

Matemaattis-luonnontieteellinen osaaminen, **9 osp**

Yhteiskunnassa ja työelämässä tarvittava osaaminen, **8 osp**

Sosiaalinen ja kulttuurinen osaaminen, **7 osp**

Vapaasti valittavat tutkinnon osat 10 osp

(Opintopolku 2014)

Supervised on board training deck				
Watchkeeping rating deck (60)				Example
	Over 500 GT on international waters (360)			35
	Audited school ship (60)			30
Deck officer certificate (360)	Over 500 GT on international waters (360)			180
	Audited school ship (60)			30
	Military service (60)			30
	Simulator training (30)			25
	Domestic Icebreaker (30)			
	Sailing boat (30)			30
Supervised on board training in total:				360

(OPH:n rahoittama tutkimushanke HAKE 2015, s.3)

7. SUMMARY OF FINDINGS

7.1 Review of National Provisions

Article	Description of Shortcoming	Section in Report
10.1.(b)	No provisions were found in the legislation submitted requiring that the certification, endorsement and revalidation activities carried out by TRAFI should be covered by a QSS.	4.1
3 and 17	Neither of the Acts available for the EMSA inspection required the approval of the maritime programmes to be based on their compliance with the specific requirements of the Directive and the STCW Code, or what measures or procedures should be followed.	4.1
17.2.(d)(iii)	No provisions were found in the legislation submitted establishing the requirements for instructors conducting training on simulators, and in particular there were no requirements for receiving guidance in instructional techniques nor gaining practical operational experience on the particular type of simulator being used.	4.1
3	The period of on board training documented in an approved TRB required from candidates for certification as OOW is insufficient.	4.1
11.4.(b)	No provisions were found in the legislation submitted requiring the administration to provide information on the status of certificates, endorsements and dispensations to the other Member States, third countries and companies that request it.	4.1
19.4	No provisions were found in the submitted legislation referring to the procedure for recognition of CoCs issued by third countries as established in Article 19 of the Directive.	4.1
7, 8, 10, 19 and 31	No provisions were found in the submitted legislation referring to the requirements on communication of information established in the Directive.	4.1
10.1.(b)	No provisions were found in the legislation submitted requiring training and education activities should be covered by a QSS.	4.2
6	No provisions were found in the submitted legislation referring to the use of training facilities at the higher education level.	4.2
13.1	No provisions were found in the submitted legislation referring to the use of simulators.	4.2

7.2 Review of Requirements for Certification

Article	Description of Shortcoming	Section in Report
3 and paragraph 4.3 of Regulation II/2, paragraph 2.2 of Regulation III/3 of Annex I	Decree No. 1797/2009 does not require candidates applying for certification as Deck Officer or Engineer Officer entitled to serve in the relevant capacities at management level to have completed education and training at the management level and to have undergone assessment for the management level.	4.3
3 and paragraph 4.2 of Regulation II/2, paragraph 2.1.2 of Regulation III/3 of Annex I	Candidates applying for the certificates listed below are not required to complete relevant approved seagoing service: <ul style="list-style-type: none"> • Deck Officer entitled to serve in the capacity of master on ships of between 500 and 1000 GT on domestic navigation; • Chief Officer entitled to serve in the capacity of master on ships of between 1000 and 3000 GT on NCV; • Officer of Engineer Watch entitled to serve in the capacity of chief officer on ships of propulsion power between 750 and 1500 kW on domestic voyages. 	4.3
3 and paragraph 4.2 of Regulation II/2, paragraph 2.1.2 of Regulation III/3 of Annex I	The period of seagoing service required for the issue of the CoCs listed below is insufficient: <ul style="list-style-type: none"> • Deck Officer entitled to serve in the capacity of Master on ships of less than 1000 GT in Baltic Sea or NCV; • 2nd Engineer Officer entitled to serve in the capacity of Chief Engineer on ships of between 1500 and 3000 kW in voyages other than World Wide; • 2nd Engineer Officer entitled to serve in the capacity of Chief Engineer on ships of between 750 and 1500 kW in World Wide voyages. 	4.3
1.28	As concerns the requirements for the CoCs listed below, Decree No. 1797/2009 defines seagoing service on board ships of tonnage or propulsion power below the tonnage or propulsion power corresponding to the certificates to be issued: <ul style="list-style-type: none"> • Captain CoC entitling the holder to serve as master on ships of 3000 GT or more – when the candidate holds Chief Officer CoC the seagoing service can be completed on board ships of 500 GT or more; • Watchkeeping Engineer CoC entitling the holder to serve as OEW on ships of 750 kW or more – in the case of the candidates from outside the structured education programme, the Decree defines that the seagoing service can be completed on ships of a propulsion power of 350 	4.3

Article	Description of Shortcoming	Section in Report
	<p>kW or more;</p> <ul style="list-style-type: none"> Chief Engineer CoC entitling the holder to serve as chief engineer on ships of propulsion power 3000 kW or more – the Decree requires seagoing service to be completed on board ships of a propulsion power of 1500 kW or more; <p>In addition, Decree 1797/2009 does not define on which ships, in terms of tonnage or propulsion power, seagoing service is accepted for the issue of the following CoCs:</p> <ul style="list-style-type: none"> Deck Officer CoC entitling the holder to serve as OOW on all ships – when the candidate follows the approved education programme; Deck Officer CoC entitling the holder to serve as master on ships between 1000 and 3000 GT on domestic voyages or Baltic Trade; Captain CoC entitling the holder to serve as master on ships of 3000 GT or more – when the candidate holds Deck Officer CoC and completes 36 months as OOW; Watchkeeping Engineer CoC entitling the holder to serve as OEW on ships of 750 kW or more - when the candidate follows the structured education programme; Watchkeeping Engineer CoC entitling the holder to serve as chief engineer on ships between 350 kW and 1500 kW on NCV and European Trade, or to serve as chief engineer on ships between 750 kW and 1500 kW on Baltic Trade; Second Engineer CoC entitling the holder to serve as chief engineer on ships between 750 kW and 1500 kW on World Wide Trade, or on ships between 1500 kW and 3000 kW in all areas except World Wide Trade; <p>However, during the inspection, TRAFI could not provide evidence that criteria or procedures had been established to ensure that the seagoing service of candidates applying for these CoCs, was relevant in accordance with the definition of seagoing service provided for in the Directive.</p>	

7.3 Inspection of the Maritime Administration

Article	Description of Shortcoming	Section in Report
10.1.(b)	At the time of the EMSA inspection, TRAFI had not yet implemented a QSS.	5.1
3.2 and 6	There was no evidence of systematic measures having been adopted to ensure that courses and syllabi were approved for compliance with the Directive.	5.2
12.3 and 12.4	The course outlines and structures of the refresher courses delivered by UAS Turku and UAS Kotka to candidates for	5.9

	revalidation were not approved.	
19.2 and paragraph 5 of Annex II	TRAFI had not introduced measures to ensure that seafarers who presented for recognition certificates for functions at management level had an appropriate knowledge of the Finnish maritime legislation relevant to the functions they were permitted to perform.	5.11

Article	Description of Observation	Section in Report
3	Some of the recommendations and findings that the independent evaluation group made in 2006 were either not implemented or their implementation was not traceable in the inspected UASs. Therefore, the period of five years between these evaluations, and the fact that no additional monitoring or enforcement action was taken, raised a question as to whether the monitoring arrangements adopted in Finland were sufficient to ensure that seafarers were trained at all times in accordance with the Directive.	5.3
4	The CoCs for deck officers were issued with reference to Regulations II/1 and/or II/2 with function "7". ("radiocommunications") incorporated. However, the tables of competence of Chapter II of the STCW Code, for the referenced regulations, do not include the radio-communications function. As a consequence, the functions indicated in these CoCs were not consistent with these regulations.	5.7
3	It was not clear what measures or procedures TRAFI had implemented to ensure that a CoC entitling the holder to serve in a capacity in the engine department on board ships with steam boilers or marine steam propulsion plants was issued to a person appropriately trained in accordance with the Directive. This was because TRAFI could not provide clear evidence or information on which MET institutions' programmes included practical training to ensure the achievement of these competences. The EMSA inspectors verified that whilst UAS Kotka conducted such training, UAS Turku did not. When practical training in the operation of steam boilers and in the operation and maintenance of some types of propulsion machinery is not provided, such limitations shall be stated in the endorsements as appropriate, as required in paragraph 7 of Section A-III/1, paragraph 6 of Section A-III/2 and paragraph 6 of Section A-III/3 of the STCW Code. While any limitations were stated in the endorsements issued, TRAFI could not demonstrate how appropriate training and competence with steam boilers or marine steam propulsion plant was verified.	5.7
12.1.(b)	For revalidation of CoCs, service in functions equivalent to the seagoing service was considered on a case by case basis. No criteria had been established to accept these functions.	5.9